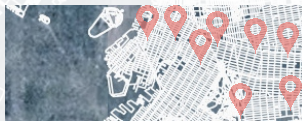


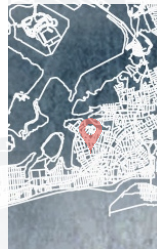
DO MICRO AO MACRO



URBANISMO TÁTICO PARATRANSFORMAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS



Aline Moreira Fernandes Barata



Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-graduação em Urbanismo

**DO MICRO AO MACRO: URBANISMO TÁTICO PARA
TRANSFORMAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS**

Aline Moreira Fernandes Barata

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado Acadêmico em
Urbanismo – PROURB – da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como
parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em
Urbanismo.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a. Adriana Sansão Fontes

Rio de Janeiro, 2018

CIP - Catalogação na Publicação

M226m MOREIRA FERNANDES BARATA, ALINE
DO MICRO AO MACRO: URBANISMO TÁTICO PARA
TRANSFORMAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS / ALINE MOREIRA
FERNANDES BARATA. -- Rio de Janeiro, 2018.
305 f.

Orientadora: ADRIANA SANSÃO FONTES.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do
Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo,
2018.

1. URBANISMO TÁTICO. 2. MICROPOLÍTICAS. 3.
INTERVENÇÕES TEMPORÁRIAS. 4. ESPAÇOS PÚBLICOS . I.
SANSÃO FONTES, ADRIANA, orient. II. Título.

Elaborado pelo Sistema de Geração Automática da UFRJ com os
dados fornecidos pelo(a) autor(a).

DO MICRO AO MACRO: URBANISMO TÁTICO PARA TRANSFORMAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS

Aline Moreira Fernandes Barata

Dissertação de Mestrado submetida ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROURB-FAU/UFRJ), como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Urbanismo.

Aprovada por:

Prof. Dr. Adriana Sansão Fontes – Orientadora
(PROURB-FAU/UFRJ)

Prof. Dr. Lúcia Maria Sá Antunes Costa (PROURB-FAU/UFRJ)

Prof. Dr. Vinicius de Moraes Netto (UFF)

Prof. Dr. Juliana Demartini (UNEMAT)

Rio de Janeiro, Brasil
Abril, 2018

AGRADECIMENTOS

Ao final deste ciclo, gostaria de agradecer primeiramente à minha orientadora Adriana Sansão Fontes, a quem tanto admiro, pela confiança, atenção e competência. Aos meus pais, Bernadette e Francisco, e a toda minha família, agradeço pelo carinho e suporte. Especialmente, sou grata à minha mãe por dividir comigo cada etapa dessa caminhada, à minha irmã Mariana, pelo exemplo, e aos meus tios Fernando, Giliane, Vânia e Vera, por todo apoio desde os meus primeiros passos. Agradeço ao meu namorado Joseph pelo companheirismo, paciência e carinho. Aos amigos, sou grata por compreenderem minhas ausências durante essa jornada e por se fazerem presentes em meio às adversidades e distâncias. Ao PROURB, professores, funcionários e coordenação, agradeço pelos ensinamentos e suporte, principalmente a Andrea Borde, Rodrigo Cury, Naylor Vilas Boas, Keila Silva e Eliane Bessa. Sou imensamente grata às instituições financeiras que me apoiaram nessa trajetória e que foram essenciais para esse trabalho: CNPq, Faperj e ao programa Sustain-T, que possibilitou a complementação dos meus estudos na *Czech Technical University in Prague*. Agradeço especialmente a Josef Kolar por toda assistência durante o período sanduíche em Praga, e ao professor Henry Hanson pelas orientações, auxílio e estímulo. Aos entrevistados, agradeço pela contribuição à pesquisa ao cederem seu tempo para responder às minhas perguntas. Acima de tudo, agradeço a Deus por ser a luz nos meus caminhos.

*In order to do something big - to think globally
and act globally - one starts with something
small and one starts where it counts. Practice,
then, is about making the ordinary special and
the special more widely accessible – expanding
the boundaries of understanding and
possibility with vision and common sense. It is
about building densely interconnected
networks, crafting linkages between unlikely
partners and organizations [...]. It is about
getting it right for now and at the same time
being tactical and strategic about later. This is
not about forecasting, nor about making
decisions about the future. But it is about the
long range, [...] about being politically
connected and grounded, and about
disturbing the order of things in the interests
of change.*

(HAMDI, 2004, p. xix).

RESUMO

Em meio à dificuldade das autoridades públicas em entender e atender às reais necessidades dos cidadãos através de projetos e políticas, estamos testemunhando processos emergentes de participação e envolvimento da sociedade na construção de espaços coletivos. Neste contexto, o Urbanismo Tático surge como uma abordagem voltada para a recuperação e ativação de espaços através de ações rápidas e de fácil execução que demonstram oportunidades de mudanças em larga escala e de longo prazo nas cidades. O objetivo desse trabalho é colocar em discussão o potencial do **Urbanismo Tático** em promover interações mais eficientes entre autoridades públicas e sociedade civil em processos de transformação de espaços públicos. Identificamos e analisamos dois princípios do Urbanismo Tático que indicam caminhos alternativos de governança pública na transformação de espaços públicos: **as experiências na escala humana** (ações que vislumbram a cidade como um laboratório, testam ideias e transformam os espaços urbanos através de **ações fase zero** e de **intervenções temporárias**) e **as micropolíticas híbridas** (que simbolizam iniciativas táticas de pequena escala que promovem a interação entre poder público e a sociedade através do reconhecimento da importância da **aprendizagem social**). Como caso referencial do trabalho, investigamos o **Programa de Praças de Nova York** que busca transformar espaços públicos através da reconfiguração de segmentos viários subutilizados em praças. Estudamos os caminhos pelos quais o programa, que teve início como forma de teste e se tornou política pública, incorporou as experiências na escala humana e passou a representar uma micropolítica híbrida. Ao final, conclui-se que Urbanismo Tático extrapola a condição de manifesto e de esforços apenas da sociedade civil que é predominantemente atribuída ao termo e se revela como uma alternativa a processos de governança tradicionais em que a sociedade é esquecida e negligenciada.

PALAVRAS-CHAVE

Urbanismo Tático, intervenções temporárias, micropolíticas, espaços públicos

ABSTRACT

In the midst of a period where the public authority finds it difficult to understand and meet the real needs of the population through projects and policies, we are witnessing emergent processes of participation and citizen engagement that aim towards the construction of new collective spaces. In this context, Tactical Urbanism is appearing as an approach aimed at recovering and activating spaces through fast and easy-to-execute actions that demonstrate opportunities for large-scale and long-term change in cities. The dissertation aims to promote the debate on the potential of **Tactical Urbanism** in promoting opportunities for more efficient interactions between society and the public authority in the processes of transformation of urban space. We can identify and analyze two principles of Tactical Urbanism that indicate alternative ways of public governance in the transformation of public spaces: **experiences on the human scale** (actions that see the city as a laboratory, test ideas and transform urban spaces through **phase zero actions** and **temporary interventions**) and **hybrid micro policies** (which symbolise small-scale tactical initiatives that promote interaction between public spheres and society by recognising the importance of **social learning**). As a reference case, we investigated **The New York City Plaza Program** that seeks to transform public spaces by reconfiguring underused road segments into squares. We studied the ways in which the program, which began as a form of testing and became public policy, incorporated the experiences on the human scale and represent a hybrid micro policy. Finally, we conclude that Tactical Urbanism transcends its predominantly attributed characteristic – progress solely through the efforts of civil society - and reveal it as a genuine alternative to traditional governance processes in which society is forgotten and neglected.

KEY WORDS

Tactical Urbanism, temporary interventions, micro policies, public spaces

SUMÁRIO

Lista de figuras	11
Introdução	16
1. Entendendo o Urbanismo Tático: definições e contexto	32
1.1. Definições do termo	36
1.2. A feição Tática	44
1.2.1. A natureza das intervenções táticas	44
1.2.2. A abrangência dos princípios táticos	49
1.3. Contextos favoráveis à feição tática	54
1.3.1. Resignificação dos espaços públicos	55
1.3.2. Esvaziamento urbano	59
1.3.3. Descontentamento político	62
2. Princípios táticos	68
2.1. Experiências na escala humana	70
2.1.1. Ações Fase Zero	72
A. As Superquadras de Barcelona	75
B. O projeto Centro Aberto de São Paulo	81
2.1.2. Intervenções Temporárias	88
A. Vagas Vivas	92
B. Ruas de Lazer	99
2.2. Micropolíticas híbridas	111
2.2.1. Micropolítica	111
2.2.2. Táticas Híbridas	116
3. De teste para política em larga escala: o caso de Nova York	124
3.1. Surgimento do Programa de Praças de Nova York	128
3.1.1. Antecedentes	129
A. Criação de áreas exclusivas para pedestres e redução da importância do carro: os calçadões nos Estados Unidos	129

B.	Promoção de novos espaços públicos e de parcerias público-privadas: o Programa POPS	134
C.	Desenvolvimento de experiências na escala humana: projetos pilotos	136
3.1.2.	As primeiras fases	139
	Fase 1: <i>Pearl Street Plaza</i>	143
	Fase 2: <i>Gansevoort Plaza</i>	151
	Fase 3: <i>Flatiron Plaza</i> e <i>Worth/Madison Square Plaza</i>	156
	Fase 4: <i>Times Square Plaza</i>	171
3.2.	Regulamentação do Programa	185
3.2.1.	Sobre as Praças	191
A.	Categorias Físicas	196
B.	Tipos de Praça	197
	B.1. Praça de Um Dia	199
	<i>78th Street Plaza</i>	199
	B.2. Praça de Materiais Interinos	207
	<i>Coenties Slip Plaza</i>	210
	<i>Old Fulton Plaza</i>	219
	B.3. Praça de Materiais Permanentes	228
	<i>Diversity Plaza</i>	231
3.2.2.	Processo de inscrição e escolha das praças	239
3.2.3.	O papel dos parceiros e do Departamento de Transporte de Nova York (DOT)	250
	A. Responsabilidades dos parceiros	252
	B. Responsabilidade do Departamento de Transporte de Nova York (DOT)	254
	Considerações Finais	266
	Referências Bibliográficas	276
	Anexos	290

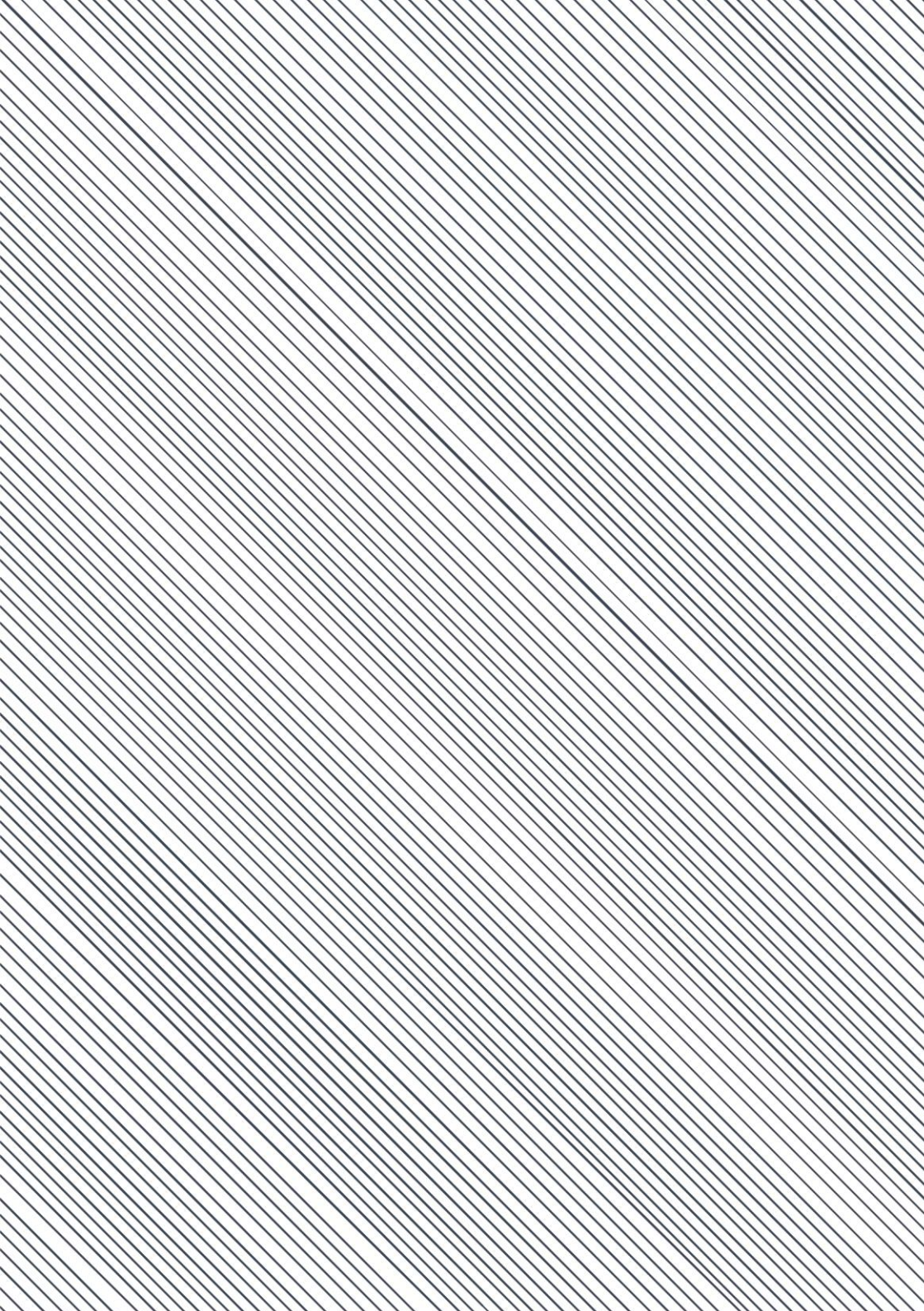
LISTA DE FIGURAS

001 - Diagrama dos casos de experiências na escala humana estudados	23
002 - As primeiras fases do Programa de Praças de Nova York	28
003 - Intervenções escolhidas para análise do caso referencial	29
004 - Transformação de vagas de estacionamento em espaços exclusivos para pedestres no Rio de Janeiro	34
005 - Fechamento temporário de ruas para o tráfego de veículos em Bristol, Inglaterra	34
006 - Produções do <i>The Street Plans Collaborative</i> liderado por Mike Lydon	35
007 - Exposição Uneven Growth, MoMA, Nova York	41
008 - Trabalho apresentado na exposição por Superpool (Turquia) e Atelier d'Architecture Autogérée (França)	41
009 - Exemplo de ação “faça você mesmo” (<i>yarn bombing</i>) em Budapeste, Hungria, que não se configura como iniciativa tática	45
010 - Ciclo tático das relações entre diferentes atores sociais	47
011 - Etapas de ação do <i>Design Thinking</i>	50
012 - Interações entre os elementos dos Ciclos RSVP de Lawrence Halprin	52
013 - Superquadras de Barcelona	76
014 - Superquadras de Barcelona	77
015 - Superquadras de Barcelona	79
016 - Fechamento de ruas nas Superquadras	79
017 - Largo São Francisco	82
018 - Mapa das intervenções do projeto Centro Aberto	85
019 - Largo São Francisco	86
020 - Largo de São Bento	86
021 - Vaga Viva no Rio de Janeiro	93
022 - Ocupação de vagas de estacionamento realizadas pelo movimento Park(ing) Day em São Francisco nos anos 2000	95
023 - Portable Parks II, 1970, São Francisco, por Bonnie Ora Sherk	95
024 - Etapas para realização de vagas vivas no Rio de Janeiro	96
025 - Paradas Cariocas	97
026 - Desenho técnico que ilustra as exigências das Paradas Cariocas	97
027 - Ruas de Lazer, em Nova York	100
028 - Summer Streets, Nova York	102
029: Summer Play Streets, em 1914, em Nova York	102
030 - Paulista Aberta	104

031 - Rua <i>Smetanovo nábřeží</i>	106
032 - Projeto <i>Nábřeží žije</i> na <i>Smetanovo nábřeží</i>	106
033 - Evento <i>Different City Experience</i> , em Praga	108
034 - Fechamento temporário de ruas pela iniciativa <i>Different City Experience</i> , em Praga	110
035 - Intervenções em praças durante o evento	110
036 - Enquadramento conceitual da aprendizagem social	119
037 - Linha do tempo do Programa de Praças de Nova York	127
038 - Calçadas nos Estados Unidos	130
039 - Programa POPS	134
040 - Projeto piloto na <i>Willoughby Street</i>	137
041 - Esquema de Gehl Architects para o Programa de Praças de Nova York	140
042 - Diagrama que ilustram o que cada fase inicial do Programa representa	141
043 - Os cinco distritos da cidade de Nova York	141
044 - Mapa localizando as quatro primeiras fases do Programa	142
045 - <i>Pearl Street Plaza</i>	144
046 - Antes e depois da implantação da <i>Pearl Street Plaza</i>	145
047 - Antes e depois da intervenção na <i>Pearl Street</i>	146
048 - Antes e depois da intervenção na <i>Pearl Street</i>	147
049 - Feira de produtores na <i>Pearl Street Plaza</i>	149
050 - Nova pintura do piso da praça	149
051 - <i>Gansevoort Plaza</i>	152
052 - Antes e depois da implantação da <i>Gansevoort Plaza</i>	153
053 - Antes e depois da intervenção na <i>9th Avenue</i>	154
054 - <i>Gansevoort Plaza</i>	155
055 - Novas intervenções ao longo da <i>9th Avenue</i>	155
056 - Nova Amsterdam em 1660	157
057 - Nova York em 1776	157
058 - Extensão da <i>Broadway</i>	159
059 - Morfologia da <i>Broadway</i> e o grid ortogonal de <i>Manhattan</i>	159
060 - <i>Flatiron Plaza</i> , praça norte	160
061 - Antes e depois da implantação das praças <i>Flatiron</i> e <i>Worth/Madison Square Plazas</i>	161
062 - Antes e depois da intervenção na <i>5th Avenue</i> e na <i>Broadway</i>	163
063 - Antes e depois da intervenção na <i>5th Avenue</i> e na <i>Broadway</i>	164
064 - Divisão dos BID's responsáveis pelas praças	165
065 - <i>Worth Plaza</i>	166

066 - <i>Madison Square Plaza</i>	166
067 - Área de atuação do <i>Flatiron/23rd Street</i> BID	166
068 - <i>Flatiron Plaza</i> , praça sul	167
069 - Estudo para implantação da rua compartilhada	169
070 - Rua compartilhada	170
071 - Rua compartilhada	170
072 - <i>Times Square Plaza</i>	172
073 - <i>Times Square</i> em 1913	173
074 - <i>Times Square</i> em 1905 vista de cima	173
075 - Antes e depois do fechamento da <i>Broadway</i> entre a 42 nd e 47 th Streets	176
076 - Cadeiras de praia na etapa teste da <i>Times Square Plaza</i>	177
077 - Antes e depois da intervenção na <i>Broadway</i>	178
078 - Gráfico que representa o número de pedestres caminhando fora das calçadas na 7 th Avenue, entre 45 th e 46 th Streets, antes e depois do fechamento para o tráfego de veículos	179
079 - Antes e depois da intervenção na <i>Broadway</i> na altura da <i>Times Square</i> (antes, fase temporária e praça permanente)	180
080 - <i>Times Square Plaza</i>	183
081 - <i>Times Square Plaza</i>	183
082 - Intervenções posteriores ao longo da <i>Broadway</i> e adjacências	184
083 - Diagrama que representa as interações entre atores sociais no Programa	187
084 - 78 th Street Plaza	200
085 - Antes e depois da implantação da 78 th Street Plaza	203
086 - Antes e depois da intervenção na 78 th Street	205
087 - 78 th Street Plaza	206
088 - 78 th Street Plaza	206
089 - Mapa de 1766 localizando <i>Coenties Slip</i> , em <i>Manhattan</i> , e <i>Old Fulton</i> , no <i>Brooklyn</i>	210
090 - <i>Coenties Slip Plaza</i>	211
091 - <i>Coenties Slip</i> em 1885	213
092 - <i>Coenties Slip</i> em 1904	213
093 - <i>Coenties Slip</i> em 1978	214
094 - <i>Coenties Slip</i> em 2007	214
095 - Antes e depois da implantação da <i>Coenties Slip Plaza</i>	216
096 - Antes e depois da intervenção na <i>Coenties Slip</i>	217
097 - <i>Coenties Slip Plaza</i>	218
098 - <i>Old Fulton Plaza</i>	220

099 - <i>Old Fulton Street</i> antes da implantação da praça	221
100 - <i>Old Fulton Street</i> e Terminal de Balsa <i>Fulton</i> durante a construção da Ponte do <i>Brooklyn</i> no início dos anos 1880	221
101 - Áreas de intervenção	222
102 - Proposta de extensão da calçada na <i>Old Fulton Street</i>	222
103 - Antes e depois da implantação da <i>Old Fulton Plaza</i>	223
104 - Problemas identificados pelo DOT na <i>Old Fulton Street</i>	224
105 - Croquis das soluções propostas para a rua	224
106 - Antes e depois da intervenção na <i>Old Fulton Street</i>	225
107 - Restaurantes no entorno da praça	227
108 - Restaurantes no entorno da praça	227
109 – <i>Diversity Plaza</i>	232
110 - Antes e depois da implantação da praça na <i>37th Road</i> e na <i>73rd Street</i>	233
111 - Proposta de praça permanente	234
112 - Processo de construção da etapa permanente da <i>Diversity Plaza</i>	324
113 - Antes e depois da intervenção na <i>37th Road</i> e na <i>73rd Street</i>	235
114 - Processo de construção da Praça Permanente	236
115 - Fase temporária da <i>Diversity Plaza</i>	236
116 - Projeto para a fase permanente da <i>Diversity Plaza</i> , implantação e mobiliários a serem empregados	237
117 - Projeto para a fase permanente da <i>Diversity Plaza</i> , implantação e mobiliários a serem empregados	237
118 - Localização das praças criadas pelo DOT na cidade de Nova York	240
119 - Distribuição das praças entre os cinco distritos da cidade de Nova York	242
120 - Diagrama que representa as parcerias com organizações comunitárias no nível <i>bottom-up</i> e não apenas como agentes intermediários	246
121 - O Programa de Equidade de Praças	247
122 - Parceria de Praça de Bairro	248
123 - Os BID's compõem o nível intermediário do ciclo tático e as organizações comunitárias fazem parte das ações <i>bottom-up</i>	249
124 - Diagrama do processo participativo do Programa de Praças de Nova York	250
125 - Parceiros das praças apresentadas nesse trabalho (BID's, organizações comunitárias e parques)	251
126 - <i>Diversity Plaza</i>	278



INTRODUÇÃO

Diante da prática de urbanistas e planejadores urbanos, membros do poder público, que disseminam planos e projetos ditos “participativos” e “transparentes”, mas que pouco envolvem a sociedade civil, a presente dissertação dedica-se a construir um debate sobre o potencial do Urbanismo Tático em incorporar o engajamento social e medidas experimentais às políticas públicas.

O termo tomou forma a partir de 2011, criado por urbanistas norte-americanos, e tem sido construído e disseminado, a partir de então, como uma abordagem que, por meio de intervenções de pequena escala, combinam ações rápidas e de fácil execução para demonstrar possibilidades de mudança em larga escala e a longo prazo nas cidades. A abordagem recente do Urbanismo Tático é encontrada, em sua maioria, em textos não científicos como projetos e guias, mas o número de trabalhos acadêmicos e de produções científicas tem aumentado expressivamente nos últimos anos. Verifica-se que a maior parte da produção sobre essa abordagem é realizada em língua inglesa, principalmente nos Estados Unidos, e que o assunto ainda foi pouco disseminado no Brasil.

De maneira geral, o Urbanismo Tático é, predominantemente, associado a ações advindas de esforços da sociedade civil e a formas de manifesto aos processos burocráticos de atuação pública e ao descaso do poder público. A abordagem propõe a subversão de processos políticos burocráticos incentivando a sociedade civil a intervir com suas próprias mãos no espaço urbano sem esperar que o poder público o faça. O papel do poder público como agente de ações táticas ainda é pouco reconhecido e discutido. Com isso, surgem alguns questionamentos: seria o Urbanismo Tático apenas eficiente como abordagem para reduzir práticas burocráticas no espaço urbano através de esforços advindos da sociedade civil? Como seus

conceitos podem ser aplicados como política pública? Seus princípios são suficientes para solucionar problemas urbanos na escala da cidade?

Propomo-nos a investigar como o Urbanismo Tático pode incentivar interações mais eficientes e transparentes entre sociedade civil e poder público em processos de transformação da cidade. Desta forma, destacaremos dois princípios táticos que identificamos na abordagem, que traduzem o potencial do Urbanismo Tático em ser não apenas a expressão de atores sociais isolados, mas, também, uma forma de ação política baseada na transparência e na inclusão social.

Consideramos as **experiências na escala humana** como um dos pontos chave na abordagem tática, na medida em que se configuram como ações na escala 1:1, rápidas, temporárias, feitas com materiais baratos e de fácil execução e que visam resultados a longo prazo, demonstrando, em verdadeira grandeza, possibilidades de transformação do espaço urbano. Outro princípio que destacamos são as **micropolíticas híbridas**, iniciativas de pequena escala que mesclam ações advindas do poder público (*top-down*), de cima para baixo, e da sociedade civil (*bottom-up*), de baixo para cima. O termo híbrido representa uma forma de participação interativa, em que a tomada de decisões é baseada na coletividade e na “aprendizagem social”.

Como forma de aprofundar o estudo dos princípios táticos apontados e analisar o objeto a partir de um caso prático, investigaremos o Programa de Praças de Nova York (*New York City Plaza Program*), como principal referência de iniciativa pública que incorpora a experiência na escala humana e o conceito de micropolítica híbrida em sua regulamentação. O programa de praças de Nova York emergiu em 2007, antes mesmo da abordagem do Urbanismo Tático ser divulgada mundialmente, pelo

Departamento de Transporte da cidade de Nova York (DOT), com o intuito de resolver problemas de trânsito na cidade, a partir da transformação de trechos viários em áreas livres exclusivas para pedestres. A evidência dos bons resultados da iniciativa estimulou o DOT a incorporar a criação de praças a partir da reprogramação de vias consideradas subutilizadas como sua principal meta, passando a ser formalizado como política pública, nove anos depois. Desta forma, nos desafiamos a examinar a iniciativa que visa recuperar e transformar espaços públicos por meio de testes, projetos pilotos e do engajamento social, além de seus processos de desenvolvimento, formalização e transformação de etapa teste (micro) em política pública (macro).

As teorias, os conceitos e as práticas envolvidas nessa dissertação servirão de base para compreender não só o contexto da abordagem do Urbanismo Tático, mas também, esboçar caminhos possíveis para ações urbanas mais inclusivas, resilientes, sustentáveis e acessíveis. Ao final dessa pesquisa, aproximaremos a discussão do contexto brasileiro, especialmente a cidade do Rio de Janeiro.

OBJETO

O objeto da pesquisa é o estudo do Urbanismo Tático como abordagem que promove a transformação de espaços públicos existentes, envolvendo processos híbridos de participação entre poder público e sociedade civil, e experiências na escala humana, que antecedem grandes investimentos.

QUESTÃO

A pesquisa parte da seguinte inquietação: até que ponto os processos ditos “participativos” de fato envolvem a sociedade? De maneira geral, a feição “participativa” evocada em ações do poder público pode se revelar frágil e insuficiente para se aproximar dos problemas, vulnerabilidades, anseios e desejos dos cidadãos. Desta forma, o trabalho se propõe a responder a seguinte questão: como articular ações “de cima para baixo” (*top-down*) com contribuições da sociedade civil, “de baixo para cima” (*bottom-up*)?

Consideramos a atuação em espaços públicos como uma das situações em que as autoridades públicas poderiam inserir a sociedade em processos de escolha, implantação e desenvolvimento de propostas. A abordagem emergente do Urbanismo Tático surge, portanto, como uma possibilidade de base teórica e ferramenta prática na busca pela inclusão da nas decisões urbanas. Com isso, nos questionamos: seria o Urbanismo Tático uma abordagem capaz de traçar alternativas de inclusão da sociedade nas decisões públicas e de resolver grandes temas urbanos?

OBJETIVOS

A dissertação tem como objetivo geral contribuir para a construção do conhecimento sobre o Urbanismo Tático no Brasil, em vista da escassa produção científica disponível sobre o tema no país. A pesquisa pretende sistematizar e sedimentar a compreensão do Urbanismo Tático no Brasil, suscitando o debate sobre suas principais bases teóricas e discutindo casos internacionais e nacionais.

Como objetivos específicos, a pesquisa trata de (1) investigar o quadro teórico do Urbanismo Tático a fim de esclarecer conflitos em suas

definições distintas e da apresentação do contexto de surgimento de sua abordagem. Também iremos (2) destacar e explorar o estudo de dois elementos chave da feição táctica e sua relevância para a transformação de espaços públicos: a experiência na escala humana e as micropolíticas híbridas. Com o intuito de ilustrar e compreender como os princípios tácticos são colocados na prática e podem funcionar como ação do poder público, (3) analisaremos o Programa de Praças de Nova York (*New York City Plaza Program*) como caso referencial de política pública que incorporou os princípios chave do Urbanismo Táctico. Nessa análise, investigaremos os processos de surgimento, desenvolvimento e formalização do programa em política pública, e principalmente, as motivações para aplicação dos princípios tácticos. Também (4) buscaremos verificar através das praças já criadas pelo programa, as implicações da transformação de trechos viários em praças. Não iremos nos basear na natureza valorativa das intervenções que abordaremos, mas sim, nos impactos e caminhos que impulsionaram o processo de formalização do programa em micropolítica híbrida experimental. Ao final dessa dissertação, (5) objetivamos refletir sobre a feição táctica e seus aspectos fundamentais, aproximando o debate do contexto brasileiro e relacionando a pesquisa, principalmente, com a realidade carioca.

MÉTODO

A dissertação parte da fundamentação teórica do Urbanismo Táctico, por meio de pesquisa bibliográfica para identificar as definições do termo, os conceitos, princípios e contexto de surgimento da abordagem, e também destacar os conflitos de interpretação entre diversos autores. Os olhares de urbanistas, arquitetos, planejadores urbanos, paisagistas e sociólogos servirão de base (1) na identificação de seus princípios norteadores, (2) no

esclarecimento de pontos de contato e divergências em suas diferentes formas de interpretação e (3) no reconhecimento da essência da feição tática.

A elucidação do Urbanismo Tático se apoia no que os pioneiros do termo, Mike Lydon e Anthony Garcia, definem sobre seu conceito, e da investigação de outros autores e referências, como Michael de Certeau, Neil Brenner e Lawrence Halprin. A investigação da natureza da feição tática e a abrangência dos princípios táticos serão feitas através da exploração de seus contextos favoráveis na era contemporânea: a resignificação dos espaços públicos, o esvaziamento urbano e o descontentamento político.

Em seguida, identificamos e categorizamos dois princípios chaves dentro da abordagem tática, são elas: **as experiências na escala humana e as micropolíticas híbridas**. Essas premissas servirão de base teórica para o estudo do caso referencial que será apresentado em seguida. A exploração da literatura que trata desses princípios táticos passará pelo debate interdisciplinar de sociólogos, filósofos, arquitetos e urbanistas.

A investigação das **experiências na escala humana** se dedicará a estudos analíticos e comparativos de casos referenciais, no cenário internacional e nacional, que visam recuperar e transformar espaços públicos, sendo eles: segmentos viários, praças e faixas de estacionamento. A análise das experiências na escala 1:1 será dividida em duas categorias distintas: **ações fase zero e as intervenções temporárias**. As chamadas ações fase zero são consideradas uma das aplicações mais comuns de Urbanismo Tático pelos pioneiros do termo, Mike Lydon e Anthony Garcia (2015), e representam iniciativas que testam o espaço para fases posteriores em que investimentos permanentes são realizados. Já as intervenções temporárias

são compreendidas como ações de curta permanência cujos resultados são duradouros, mas que não fazem parte de um plano em macro escala.

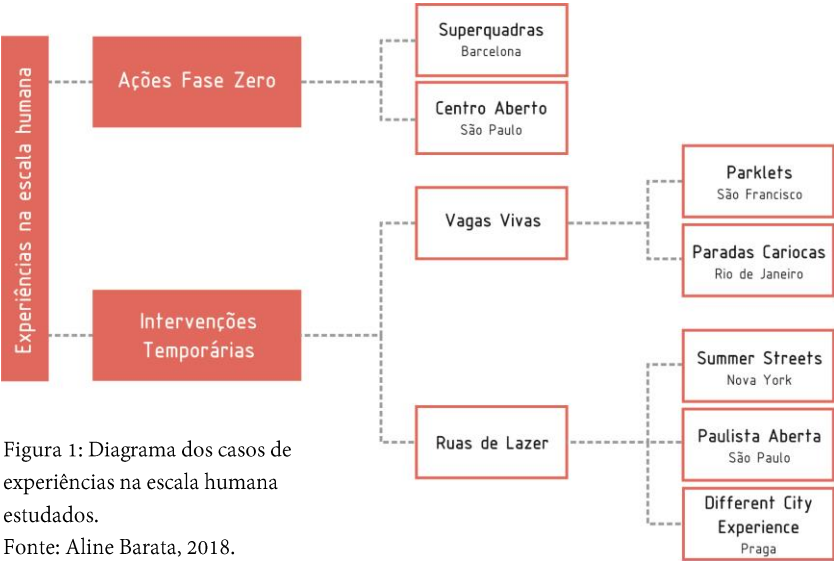


Figura 1: Diagrama dos casos de experiências na escala humana estudados.
Fonte: Aline Barata, 2018.

A análise das experiências na escala humana contará com a investigação de seu quadro teórico e apresentação de alguns casos referenciais. Para ilustrar cada uma delas, apresentaremos sete casos referenciais: dois relativos às **ações fase zero**, um internacional (Superquadras, em Barcelona) e outro nacional (Projeto Centro Aberto, em São Paulo)¹, e cinco representando as intervenções temporárias. Os dois exemplos de ações fase zero representam esforços do poder público em aplicar experimentos na escala humana para medir resultados e testar projetos temporários em espaços públicos. As

¹ O estudo do projeto Centro Aberto contou com visita à cidade de São Paulo, pesquisa de campo às intervenções implementadas e entrevistas aos responsáveis da iniciativa na SP Urbanismo, em 2017, como Eduardo Pompeo e a estagiária Hannah Campos.

Superquadras, de Barcelona, se propõem a transformar trechos viários em espaços livres públicos, e o Projeto Centro Aberto busca recuperar espaços públicos, principalmente praças, na cidade de São Paulo.

A investigação das **intervenções temporárias**, dentro do escopo das ações táticas, será subdividida a partir de dois tipos de iniciativas: as Vagas Vivas – extensões de calçadas que ocupam e transformam vagas de estacionamento em espaços exclusivamente voltados para pedestres - e as Ruas de Lazer – fechamento temporário do tráfego de veículos em ruas para o uso das pessoas. As Vagas Vivas contarão com a apresentação de dois exemplos, um internacional (*Parklets*, em São Francisco) e outro nacional (Paradas Cariocas, no Rio de Janeiro), enquanto as Ruas de Lazer serão exemplificadas por dois casos internacionais (*Summer Streets*, em Nova York, e *Different City Experience*, em Praga) e um nacional (Paulista Aberta, em São Paulo). As Vagas Vivas e as Ruas de Lazer são táticas consagradas pelos pioneiros do termo e serão ilustradas, primeiramente, por exemplos internacionais simbolizam sua origem, como os *Parklets*, em São Francisco, e o *Summer Streets*², em Nova York. Os exemplos nacionais servirão de respaldo para demonstrar como essas ações já fazem parte da realidade brasileira, principalmente em termos de política pública, na forma de decretos, como as Paradas Cariocas, no Rio de Janeiro, e a Paulista Aberta, em São Paulo. O caso internacional, *Different City Experience*³, em Praga,

² A investigação do caso das Ruas de Lazer, *Summer Streets*, em Nova York, fez parte da pesquisa em campo na cidade, onde também tive a chance de participar como voluntária na organização do evento no dia 13 de Agosto de 2017.

³ Para investigação do caso *Different City Experience*, em Praga, na República Tcheca, a pesquisa em campo e as entrevistas ao responsável pela iniciativa, Martín Sotola, foram possibilitadas graças ao período de mestrado sanduíche na *Czech Technical University in Prague* (CTU in Prague), por meio do programa *Sustain-T*,

fechará a discussão das experiências temporárias por se tratar de um exemplo que surgiu como tentativa de ação fase zero, mas mesmo não obtendo os resultados esperados, estabeleceu as práticas como Ruas de Lazer na República Tcheca. A análise dos casos nacionais e internacionais contou com pesquisa bibliográfica, documental e em campo, e também com entrevistas com membros do poder público e de organizações não governamentais, e com passantes.

Em relação à segunda premissa tática, **as micropolíticas híbridas**, a pesquisa irá contemplar a revisão dos significados dos termos: micropolítica e táticas híbridas. Partiremos da exploração da feição micropolítica na visão de diversos autores, como filósofos, sociólogos, arquitetos e urbanistas, e, posteriormente, apresentaremos os conceitos referentes às táticas híbridas. No estudo das micropolíticas híbridas destacaremos o potencial de políticas que mesclam ações *top-down* e *bottom-up* na transformação positiva de espaços públicos, permitindo que as decisões urbanas sejam tomadas coletivamente e localmente. A questão central que tentaremos desenvolver é: como o envolvimento híbrido de pequena escala pode se configurar como uma política tática e criar uma posição duradoura nas estratégias dos governos municipais? Nessa discussão, tocaremos em termos como “participação interativa” e “aprendizagem social”, que serão incorporados ao debate e servirão de respaldo teórico para as análises do caso referencial da dissertação.

O caso referencial escolhido para discutir as premissas táticas e o potencial do Urbanismo Tático é o **Programa de Praças de Nova York**. Esse

Erasmus Mundus, financiado pela União Européia. O intercâmbio teve seis meses de duração, entre setembro de 2017 a março de 2018.

programa foi escolhido devido a alguns fatores principais: (1) ser considerado como Urbanismo Tático pelos autores pioneiros do termo, Mike Lydon e Anthony Garcia (2015); (2) ter sido fruto da evolução de etapas teste para formalização como política pública; (3) e incorporar em seu processo as duas premissas táticas destacadas nesse trabalho - experiências na escala humana e micropolíticas híbridas.

Por ser ainda pouco encontrado na literatura e ser aplicado fora do Brasil, a distância física poderia ser um fator que comprometeria a análise exploratória do caso escolhido. A pesquisa bibliográfica permeia toda a investigação, mas foi insuficiente para compreensão da transformação da iniciativa em política pública. Por esses fatores, o trabalho contou, não somente com a pesquisa bibliográfica, mas também com uma viagem de sete dias à cidade em Nova York que permitiu a realização de pesquisa em campo e de entrevistas.

A pesquisa documental contou com a investigação de documentos, mapeamentos, fotografias e listagens referentes ao surgimento, desenvolvimento e regulamentação do Programa de Praças. As pesquisas qualitativas e em campo foram essenciais para o desenvolvimento das análises do programa, das praças já criadas e do posicionamento do DOT e dos usuários quanto à iniciativa. O entendimento do processo e, principalmente, dos resultados das intervenções foi possível através de entrevistas com diversos atores sociais: membros das autoridades públicas envolvidas, moradores, usuários, empreendedores e funcionários locais. Em relação aos membros do poder público, foram entrevistados os responsáveis pelo programa no Departamento de Transporte de Nova York (Jessica Cronstain) e funcionários do Departamento de Planejamento de Nova York, responsáveis pelo Programa POPS (Manuela Souza), considerado

como um dos principais antecedentes do Programa de Praças de Nova York.

O estudo da iniciativa passará pela análise do surgimento do programa e de sua regulamentação. Na investigação do surgimento do programa de praças, apresentaremos seus antecedentes, ou seja, eventos anteriores à existência do programa que forneceram insumos e incentivos teóricos e práticos para sua implementação, como: (1) a criação de áreas exclusivas para pedestres e redução da importância do carro, culminando na elaboração dos calçadões nos Estados Unidos, (2) a promoção de novos espaços públicos e de parcerias público-privadas em Nova York por meio do Programa POPS, e (3) o desenvolvimento de experiências na escala humana através de projetos pilotos na cidade. Em seguida, dedicaremos às análises das etapas que se configuram como as primeiras fases do Programa de Praças de Nova York, por meio da elucidação de seus processos de planejamento e implantação, e de seus resultados e impactos nos dias de hoje: *Peral Street Plaza* (Fase 1), *Gansevoort Plaza* (Fase 2), *Flatiron Plaza* e *Worth/Madison Square Plaza* (Fase 3), e *Times Square Plaza* (Fase 4).

O estudo da regulamentação do Programa contará com análises sobre as praças – categorias físicas e tipologias –, o processo de inscrição e escolha das praças, o papel dos parceiros e as responsabilidades do Departamento de Transporte de Nova York (DOT). Nessa seção, também apresentaremos quatro exemplos de praças de características distintas que ilustrarão, não apenas os três tipos de praças estabelecidos pelo DOT – Praça de Um Dia, Praça Interina e Praça Permanente –, mas também suas particularidades e possíveis indicadores que impulsionaram a inserção da feição *bottom-up* no programa.

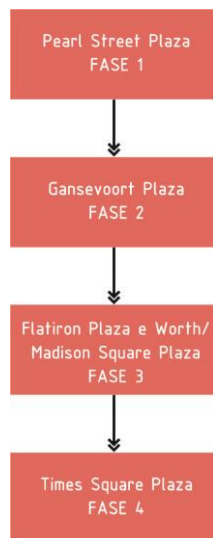


Figura 2: As primeiras fases do Programa de Praças de Nova York. Fonte: Aline Barata, 2018.

Para as pesquisas em campo, foram selecionadas quatro praças para levantamento, análise e realização de entrevistas. Para a escolha das praças, foram classificados exemplos (1) em diferentes distritos de Nova York - uma no *Brooklyn*, uma em *Manhattan* e duas no *Queens* -, (2) de caracteres distintos - áreas residenciais, comerciais e mistas- e (3) de diferentes escalas - local ou metropolitana. Os casos selecionados servirão para ilustrar os três tipos de praça estabelecidos no regulamento do programa a partir de 2016: *78th Street Plaza*, no *Queens* (Praça de Um Dia), *Coenties Slip Plaza*, em *Manhattan*, e *Old Fulton Plaza*, no *Brooklyn* (Praças Interinas) e *Diversity Plaza*, no *Queens* (Praça de Materiais Permanentes).

A escolha de diferentes contextos de intervenção e a abordagem empírica das intervenções permitiu que cada caso pudesse construir sua problemática própria, também permitindo parâmetros comparativos entre eles. Todos os

casos são apresentados por uma sequência uniforme – planejamento, implantação, resultados e impactos nos dias de hoje – e representam os caminhos pelos quais as intervenções percorreram. O discurso gráfico é fundamental para compreensão dos exemplos e do programa como um todo, e foi feito na forma de mapas históricos e atuais, fotografias, diagramas e linha do tempo.

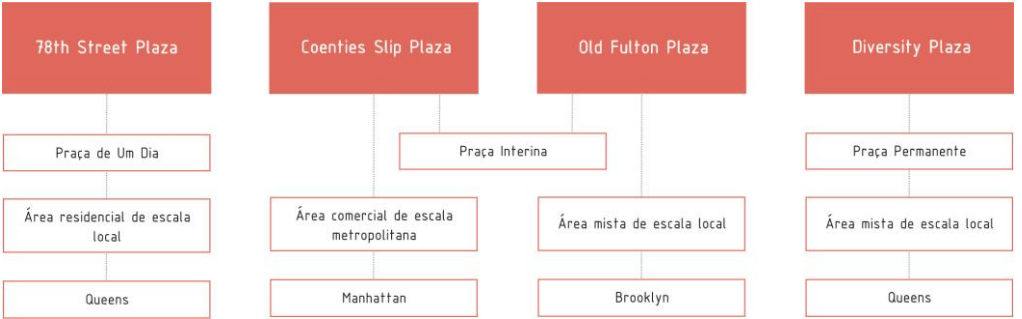
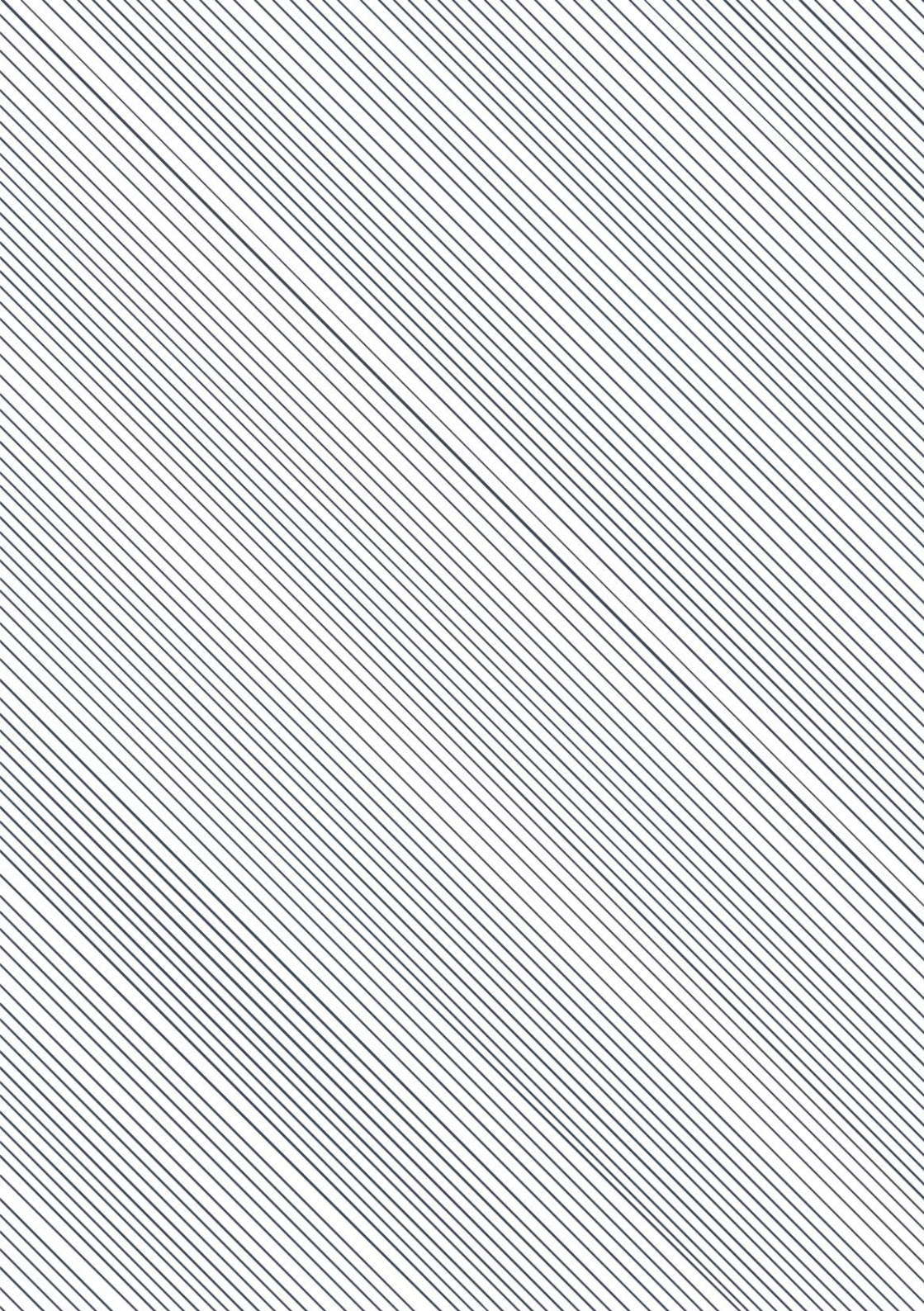


Figura 3: Intervenções escolhidas para análise do caso referencial. Fonte: Aline Barata, 2018.

O estudo do caso referencial será seguido das considerações finais do trabalho, onde estarão reunidas as últimas observações a partir do que foi investigado acerca do (1) potencial do Urbanismo Tático, (2) do papel das premissas táticas na transformação de espaços públicos, (3) da resolução das questões norteadoras da pesquisa, (4) das conclusões relacionadas aos casos estudados, e (5) de reflexões para pesquisas futuras. É nessa última seção que (6) aproximaremos o debate das duas premissas táticas, as experiências na escala humana e micropolíticas híbridas, da realidade brasileira, tendo como base o caso referencial de Nova York, identificando seus desafios e possíveis diretrizes.

ESTRUTURA DOS CAPÍTULOS

A dissertação será dividida em quatro capítulos. O Capítulo 1 (Entendendo o termo: definições e contexto) vai tratar da fundamentação teórica sobre o Urbanismo Tático, seus princípios e conflitos conceituais. O Capítulo 2 (Princípios táticos) dedica-se à discussão de dois princípios chave do Urbanismo Tático que denominamos de: experiências na escala humana e micropolíticas híbridas. O Capítulo 3 (De teste para política pública: o caso de Nova York) apresentará as análises do caso referencial da dissertação, o Programa de Praças de Nova York, seguido das considerações finais.



1. ENTENDENDO O URBANISMO TÁTICO: DEFINIÇÕES E CONTEXTO

O termo Urbanismo Tático (*Tactical Urbanism*) tem sido disseminado no início do século XXI como uma abordagem que, por meio de intervenções de pequena escala, combina ações rápidas e de fácil execução para demonstrar possibilidades de mudança em larga escala e de longo prazo nas cidades. A atuação em pequena escala tem sido encarada como meio de transformação dos espaços urbanos de forma rápida e barata, ressaltando a importância da experiência humana, ignorada nos vestígios de planejamento do século passado (SADIK-KHAN, 2016, p.20).

Mesmo sendo um termo relativamente novo, com menos de dez anos de surgimento, observamos um crescente número de intervenções sendo intituladas como “táticas”, juntamente com uma gama variada de interpretações sobre sua abordagem. Portanto, este capítulo tem por finalidade elucidar e discutir as diferentes visões sobre o Urbanismo Tático, buscando investigar seus conceitos fundamentais, os conflitos teóricos e o contexto de construção e alcance da abordagem na atualidade. Para isso, o olhar de urbanistas, arquitetos, planejadores urbanos, paisagistas e sociólogos farão parte dessa discussão, que tem como objetivo: identificar seus princípios norteadores, esclarecer pontos de contato e divergências em suas diferentes formas de interpretação e reconhecer a essência da feição tática.

O termo tomou forma há menos de uma década, quando jovens urbanistas norte-americanos lançaram, em 2011, a primeira publicação sobre a abordagem. Mike Lydon, juntamente com os membros do *Street Plans Collaborative*, publicou o documento chamado *Tactical Urbanism: Short-term Action, Long-term change*, que designou ações existentes na América do Norte como táticas (PFEIFER, 2013). A partir de então, foram lançados

mais três volumes nos anos seguintes pelos chamados “*tacticians*”, além de um livro em 2015 escrito por Mike Lydon e Anthony Garcia.



Figura4: Transformação de vagas de estacionamento em espaços exclusivos para pedestres no Rio de Janeiro.

Fonte: Aline Barata, 2016.

Figura 5: Fechamento temporário de ruas para o tráfego de veículos em Bristol, Inglaterra. Fonte: <http://playingout.net/inspirations-ideas/exhibitions-projects/playing-exhibition-bristol-central-library/>, acesso em 10, abr. 2016.





Figura 6: Produções do *The Street Plans Collaborative* liderado por Mike Lydon.

Fonte: <http://www.street-plans.com/>, acesso em 15 jan. 2017.

Embora o movimento pareça novo no século XXI, sendo disseminado mundialmente na década de 2010, algumas iniciativas ditas táticas foram identificadas em diferentes períodos da história pelos autores pioneiros do termo (LYDON; GARCIA, 2015), como por exemplo, a cultura da comida de rua (*food trucks*) desde as práticas mercantis da Grécia e Roma e a presença de bibliotecas móveis na Inglaterra Vitoriana.

O Urbanismo Tático ganhou atenção da mídia em escala internacional no pavilhão dos Estados Unidos em 2012, *Spontaneous Interventions: Design actions for the common good*, na 13ª Exposição Internacional de Arquitetura na Bienal de Veneza (PFEIFER, 2013). A exposição exibiu 124 projetos, sendo a maioria deles informais, espontâneos e criados para o interesse público (BENNER, 2013). Dois anos depois, o Urbanismo Tático foi escolhido como conceito central da mostra exibida pelo Museu de Arte Moderna de Nova York, MoMA, documentada no livro *Uneven Growth: Tactical Urbanisms for Expanding Megacities*. A exposição foi realizada entre novembro de 2014 e maio de 2015 e teve como objetivo, segundo o curador do MoMA, Pedro Gadanh, “estimular o debate e a experimentação prática sobre possíveis caminhos futuros de intervenção no design urbano e, acima de tudo, como meio de promover a ‘justiça social na concepção e apropriação do espaço urbano’ (BRENNER, 2016, p.8). O que

se pretendia não era apontar soluções imediatas para os problemas urbanos contemporâneos, mas apresentar alternativas emergentes imbricadas pela feição tática.

A mostra do MoMA contribuiu para apontar possibilidades e oportunidades antiprogramáticas de ocupação, apropriação e transformação para os usuários do espaço urbano (BRENNER, 2016). As propostas de Urbanismo Tático exibidas podem ser definidas pela variedade de reflexões contextuais e interpretações abordadas pelos curadores e pensadores urbanos que fundamentaram a mostra, como Pedro Gadanh, Barry Bergdoll, Ricky Burdett, Teddy Cruz, Saskia Sassen e Nader Tehrani. Esses autores concordam sobre os contornos de um Urbanismo Tático, mas “há evidentemente uma confusão considerável, ou talvez simplesmente uma divergência, sobre o significado e implicações desta noção entre os próprios designers” (BRENNER, 2016, p.13).

Com menos uma década desde a primeira publicação sobre o Urbanismo Tático e seu reconhecimento internacional, podemos identificar diversas opiniões, linhas de atuação e pesquisa, interpretações e visões sobre o tema. Observamos na atualidade algumas incongruências em relação à compreensão da feição tática e suas questões participativas. Assim, reconhecemos nessa dissertação a necessidade de explorar e apresentar os aspectos fundamentais das iniciativas táticas, e tornar evidentes as lacunas nas interpretações em relação ao Urbanismo Tático.

1.1. DEFINIÇÕES DO TERMO

No livro *Tactical Urbanism*, publicado por Lydon e Garcia em 2015, o termo “tático” é definido como ação de pequena escala que serve a um propósito maior, planejamento ou manobra hábil para realizar um

propósito.⁴ Na língua portuguesa, o termo “tático” é associado a operações militares, e é apresentado no dicionário como a arte de dispor e de empregar tropas no terreno onde devem combater. Outro significado é a habilidade ou o jeito de dirigir qualquer situação ou negócio. Traduzido para as cidades, o Urbanismo Tático é considerado como abordagem de construção da cidade que visa cinco pontos principais: instigar mudanças; oferecer ideias locais para os desafios de planejamento urbano local; compromissos temporários e expectativas reais; baixos riscos e possibilidades de grandes recompensas; e desenvolvimento de capital social entre cidadãos e instituições privadas, organizações sem fins lucrativos e não governamentais (LYDON; GARCIA, 2011, p.1).

O Urbanismo Tático é apresentado como abordagem que pretende atuar numa escala aproximada da cidade e pode ser aplicada ao que o sociólogo urbano William H. Whyte⁵ (1988, p.75) chamou de “grande reserva de espaços ainda inexplorados pela imaginação”⁶, reforçando a visão da cidade como laboratório para testar ideias em tempo real que influencia inúmeras iniciativas no espaço urbano, criando novos ou ajudando a recuperar os existentes. Tal reserva de espaços é compreendida por Lydon e Garcia (2015) como lotes vazios, espaços públicos subutilizados, ruas excessivamente largas, lotes ou vagas de estacionamento, passagens sob viadutos, que incentivam ações criativas como: comida de rua, lojas

⁴ Tac.ti.cal (1) for relating to small-scale actions serving a larger purpose (2) adroit in planning or maneuvering to accomplish a purpose (LYDON; GARCIA, 2015, p.3). Tradução nossa.

⁵ Em sua obra “City: Rediscovering the Center. New York: Doubleday, 1988.

⁶ Huge reservoir of space yet untapped by imagination (WHYTE, 1988, p.75). Tradução nossa.

temporárias⁷, vaga viva⁸, agricultura urbana e iniciativas “faça-você-mesmo”⁹, entre outras, evidenciando possibilidades de transformação nas cidades. Desta forma, Whyte (1988) anuncia que as cidades deveriam olhar mais de perto para o que elas já têm e reforça que, para transformação desses locais em espaços de qualidade, não são necessários investimentos exorbitantes. Janette Sadik-Khan (2016, p.20) acrescenta que as iniciativas táticas são exemplos de “alquimia urbana”¹⁰, caracterizando o ambiente urbano como um laboratório em que essas ações despertam, movimentam e transformam infraestruturas ultrapassadas em espaços públicos convidativos.

Segundo Lydon e Garcia (2015), “estratégias” e “táticas”, termos de origem militar, são válidos para a compreensão da construção da cidade, através das observações do consagrado urbanista e filósofo francês Michael de Certeau. Eles apontam que a “formulação de estratégias é apenas a metade da batalha” e as táticas devem incorporar medidas, “lubrificando as engrenagens para implementações de dentro para fora e de fora para dentro” (LYDON; GARCIA, 2015, p. 9). Os autores afirmam que estratégias e táticas têm um grande e igual valor, e se interessam pela maneira como elas podem atuar em conjunto, impulsionando transformações positivas nas cidades.

Na obra “A invenção do cotidiano”, publicada pela primeira vez em 1990, Certeau define e identifica diferenças entre estratégias e táticas. O autor chama de estratégia,

⁷ Pop-up stores (LYDON; GARCIA, 2015). Tradução nossa.

⁸ Tradução consagrada referente ao termo *Parklet*

⁹ Tradução por Sansão Fontes (2012, p.35): *Do-it-yourself* (DIY)

¹⁰ Urban alchemy (SADIK-KHAN, 2016, p.20). Tradução nossa.

o cálculo (ou a manipulação) das relações de força que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer e poder (uma empresa, um exército, uma cidade, uma instituição científica) pode ser isolado. A estratégia postula um lugar suscetível de ser circunscrito como algo próprio e ser a base de onde se podem gerir as relações como uma exterioridade de alvos e ameaças (os clientes ou os concorrentes, os inimigos, o campo em torno de cidade, os objetivos e objetos da pesquisa). (CERTEAU, 1998, p.99)

Em seguida, o autor apresenta a “tática” como

a ação calculada que é determinada pela ausência de um próprio. Então nenhuma delimitação de fora lhe fornece a condição de autonomia. A tática não tem por lugar senão o do outro. E por isso deve jogar com o terreno que lhe é imposto tal como o organiza a lei de uma força estranha. [...] Ela não tem portanto a possibilidade de dar a si mesma um projeto global nem de totalizar o adversário num espaço distinto, visível e objetivável. Ela opera golpe por golpe, lance por lance. Aproveita as “ocasiões” e delas depende, sem base para estocar benefícios, aumentar a propriedade e prever saídas. O que ela ganha não se conserva. Este não-lugar lhe permite sem dúvida mobilidade, mas numa docilidade aos azares do tempo, para captar no voo as possibilidades oferecidas por um instante. Tem que utilizar, vigilante, as falhas que as conjunturas particulares vão abrindo na vigilância do poder proprietário. Aí vai caçar. Cria ali surpresas. Consegue estar onde ninguém espera. É astúcia. (CERTEAU, 1998, p.100,101)

Desta maneira, através da visão de Certeau (1998), as táticas são interpretadas pela ausência do poder e servem como ação dos fracos (cidadãos), enquanto as “estratégias são as ferramentas formais dos poderosos (poder público)” (LYDON; GARCIA, 2015, p.9). Os autores da obra *Urban Catalyst*, Oswalt, Overmeyer e Misselwitz (2013), reforçam a perspectiva de que as táticas, de maneira oposta às estratégias, além de também serem consideradas como a arte dos que são frágeis, são limitadas pela falta de poder e pela visão do todo (OSWALT; OVERMEYER; MISSELWITZ, 2013, p.82).

Neil Brenner¹¹ (2016) identificou outras interpretações sobre a abordagem do Urbanismo Tático ao analisar os trabalhos exibidos na mostra realizada no MoMA, Nova York, intitulada *Uneven Growth: Tactical Urbanisms for Expanding Megacities*. Brenner (2016) aponta que, segundo os autores da exposição, o Urbanismo Tático não é considerado um movimento ou técnica unificada, mas pode ser caracterizado por uma ampla gama de projetos urbanos emergentes e experimentais “com potencial paliativo” cujo horizonte de tempo é relativamente curto e cuja escala espacial tende a ter um limite determinado. De maneira geral, os autores da mostra defendem uma visão de base participativa e de “faça você mesmo” de reestruturação urbana, podendo evoluir para mudanças mais amplas nas condições político-econômicas e arranjos institucionais. Nesse contexto, a abordagem tática aparenta resistir e rejeitar qualquer “programação” (BRENNER, 2016, p.17), e simboliza um tipo de mobilização exclusivamente “de baixo para cima” (*bottom-up*). Brenner (2016, p.9) acrescenta que as ações ditas táticas se afastam “do controle de qualquer ideologia específica de especialistas ou qualquer instituição específica, classe

¹¹ Professor de Teoria Urbana na Harvard Graduate School of Design (GSD).

social ou coligação política” para remediar os problemas urbanos que as instituições públicas não fizeram.



Figura 7: Exposição Uneven Growth, MoMA, Nova York.
Fonte: <https://www.peiyni.com/moma-uneven-growth/zrnsayleskqqfgrp7el4cw0ully18y>, acesso em 24 out 2017.

Figura 8: Trabalho apresentado na exposição por Superpool (Turquia) e Atelier d'Architecture Autogérée (França).
Fonte: <https://www.archdaily.com/567449/six-teams-studying-uneven-growth-to-exhibit-proposals-for-expanding-megacities-at-moma>, acesso em 14 out 2017.

Além disso, através da mostra do MoMA, Brenner (2016) se propõe a investigar se o discurso do Urbanismo Tático representa uma feição neoliberal enquanto aparenta combatê-lo. Para o autor, os defensores do Urbanismo Tático podem acabar reforçando fundamentos neoliberais na medida em que se consideram uma alternativa ao papel de ativista na produção do espaço urbano. Brenner (2016, p.10) destaca que as “lógicas operacionais ou orientações político-normativas” das iniciativas táticas não são suficientes para presumir que essas contra-atacam o urbanismo neoliberal, podendo, em contra partida, reforçá-lo. O autor considera o urbanismo neoliberal “uma síndrome ampla de instituições, políticas e estratégias regulatórias de mercado” (BRENNER, 2016, p.11) que tem se desenvolvido desde as crises globais e geopolíticas da década de 1970. Para ele,

o denominador comum dos urbanismos neoliberais é o projeto fundamentalista do mercado de ativação das instituições públicas locais e capacitação dos atores privados para estender a mercantilização no tecido social urbano, coordenando a vida coletiva da cidade através de relações de mercado e promovendo, assim, o desmantelamento de espaços urbanos não mercantilizados e autogestionários (BRENNER, 2016, p.11).

Além disso, o autor defende que apenas propostas de redesenho e projetos de reapropriação de espaços urbanos não são suficientes para garantir a mudança de agenda em maior escala e a longo prazo, a criação de “novos espaços de Estado” e “uma forma de governo mais eficiente, transparente, inclusiva e colaborativa” (BRENNER, 2016, p.12). Nesse sentido, Brenner (2016, p.10) destaca a complexidade da relação entre as formas de

urbanismo tático e neoliberal, e reconhece cinco cenários em que os projetos táticos podem estar inseridos. Esses cenários são fundamentais para verificar o principal dilema do autor: seria o Urbanismo Tático uma “camuflagem” às tendências do urbanismo neoliberal (BRENNER, 2016, p.12)? O Cenário 1 é nomeado Reforço e se configura por iniciativas táticas que aliviam falhas do urbanismo neoliberal, mas não ameaçam seu sistema. O Entrincheiramento simboliza o Cenário 2 que contribui para o enraizamento, consolidação e extensão do urbanismo neoliberal. O Cenário 3 consiste na Neutralidade e em iniciativas táticas que não afetam o urbanismo neoliberal de maneira positiva nem negativa. Contingência denomina o Cenário 4, no qual o Urbanismo Tático reforça a experimentação regulatória que pode reforçar, ou não, a subversão de elementos do urbanismo neoliberal. Por fim, o Cenário 5 chamado Subversão é caracterizado por táticas que interrompem as lógicas básicas de governança urbana e orientam-se para meios alternativos de formas de inclusão, equidade social, democracia e justiça social.

A partir desses conflitos de interpretação em relação ao Urbanismo Tático, propomos o questionamento: ações “de cima para baixo” (*top-down*) e ações que se institucionalizam seriam uma forma de perda da feição tática? Somente ações “de baixo para cima” (*bottom-up*) são verdadeiramente táticas? Seriam as iniciativas táticas apenas paliativas? Teriam elas a capacidade de resolver grandes temas urbanos? Seria o Urbanismo Tático uma abordagem capaz de traçar futuros urbanos alternativos ou seria mais uma prática pertencente ao urbanismo neoliberal? Procuramos colocar estes questionamentos em discussão com base nos conceitos fundamentais do Urbanismo Tático e da compreensão de sua essência.

1.2. A FEIÇÃO TÁTICA

Para compreender a dimensão e o alcance da feição tática, colocaremos em discussão os conflitos entre interpretações de seus princípios. Nessa seção, buscaremos identificar aspectos que caracterizam a abordagem tática, considerando como premissa os conceitos dos criadores do termo Urbanismo Tático, Lydon e Garcia (2015). Iniciaremos o debate a partir da discussão de uma das principais incongruências identificadas nas páginas anteriores, a natureza das intervenções táticas, e em seguida, caminharemos para a argumentação da abrangência dos princípios táticos.

1.2.1. A NATUREZA DAS INTERVENÇÕES TÁTICAS

O primeiro conflito de interpretação que apresentaremos sobre o Urbanismo Tático é relativo à natureza das intervenções táticas. A superficialidade das ações táticas, a predominância de ações movidas por desejos individuais e o reforço a práticas neoliberais são alguns dos conflitos entre as interpretações sobre o Urbanismo Tático que serão debatidos nessa seção.

Considerando os conceitos desenvolvidos por Lydon e Garcia (2015), abordagens como Faça Você Mesmo (*Do-it-yourself, DIY*), Urbanismo Emergente (*Pop-up Urbanism*), Urbanismo Gerado pelo Usuário (*User-generated Urbanism*), Urbanismo Insurgente (*Insurgent Urbanism*), Urbanismo de Guerrilha (*Guerrilla Urbanism*) e movimento de ocupação urbana (*urban hacking*), iniciativas motivadas por expressões de indivíduos ou por um pequeno grupo de atores, que não instigam mudanças a longo prazo, como revisão de políticas desatualizadas ou procura de respostas à deficiências de infraestruturas, não estão consideradas no escopo do Urbanismo Tático. Isso não impede que esforços “faça você mesmo”, por

exemplo, possam ir além de simples arte urbana, integrando iniciativas da agenda municipal e fomentando ações a longo prazo e participação social, mas vale destacar que seus objetivos e táticas são distintos (LYDON;GARCIA, 2015).

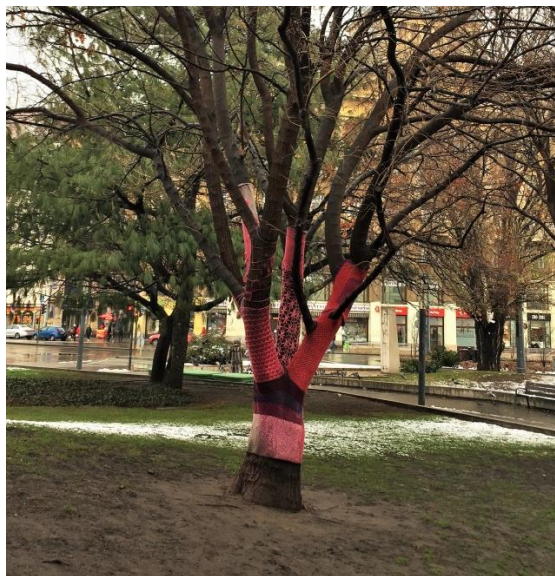


Figura 9: Exemplo de ação “faça você mesmo” (*yarn bombing*) em Budapeste, Hungria, que não se configura como iniciativa tática.

Fonte: Aline Barata, 2018.

É preciso esclarecer que o Urbanismo Tático incentiva ressignificações na maneira do “fazer cidade”¹², por meio de convites que exploram interações mais eficientes entre cidadãos e poder público, incrementando projetos e políticas do processo de planejamento tradicional, tornando-as mais ágeis, sem perder de vista seus objetivos de influência em larga escala e a longo prazo. Lydon e Garcia (2015) destacam que o Urbanismo Tático pode ser importante ferramenta para subverter processos burocráticos lentos, revisar políticas desatualizadas e permitir que medidas sancionadas ou não façam

¹² City making (LYDON; GARCIA, 2015). Tradução nossa.

parte do fazer cidade. Mais ainda, propõem meios alternativos de formas de inclusão e justiça social, além de mudanças nas lógicas básicas de governança pública no processo do fazer cidade, subvertendo os procedimentos neoliberais. Portanto, as iniciativas táticas são mais do que uma mudança de desenho urbano, representam mais do que meras ações paliativas, pois se propõem a atingir resultados expressivos e satisfatórios em larga escala e a longo prazo.

Desta forma, o Urbanismo Tático pode ser considerado como uma mescla de estratégias e táticas, na medida em que engloba planos macros, coletivos e abrangentes, que buscam mudanças a longo prazo, e agem de maneira micro e localizada, de maneira rápida e fácil. Com isso, percebemos o conflito de interpretações entre a visão de Certeau (1998) e a dos criadores do termo Urbanismo Tático. Enquanto que, para Certeau (1998), as táticas representam, predominantemente, as ações dos fracos, Lydon e Garcia (2015) preconizam que a feição tática seja reflexo da interação entre diversos atores sociais. Para os autores, a ligação entre cidadãos ativistas, associações de moradores, grupos comunitários, e prefeitos, políticos e secretarias municipais, é uma maneira de permitir que as decisões urbanas sejam guiadas pelas necessidades da sociedade civil e garantida pelas instituições públicas. As parcerias com associações não governamentais, empresas, consultorias, entre outras, são também importantes nesse processo. Com isso, os autores caracterizam os processos “*bottom-up*, *top-down*”, “de baixo para cima” e “de cima para baixo”, (LYDON; GARCIA, 2015, p.10) demonstrando que pode partir do poder público municipal (*top-down*) e/ou da sociedade civil (*bottom-up*) o desejo em promover novas experiências urbanas, apropriações, a preservação do ambiente construído e a democratização do uso do solo citadino. Desta forma, os

processos *bottom-up* e *top-down* são enxergados como um ciclo e ambos podem (e devem) fazer parte da esfera tática. Além disso, parceiras privadas, profissionais, associações e organizações também são incorporadas como parte do ciclo do Urbanismo Tático.



Figura 10: Ciclo tático das relações entre diferentes atores sociais. Fonte: LYDON; GARCIA, 2015, p. 11.

Em contrapartida, a retórica antiestatal e antiplanejamento que muitas intervenções táticas assumiram podem, “na prática, reduzir significativamente a capacidade de enfrentar os desafios, aumentando, por outro lado, os riscos de insucesso”, principalmente, na busca por impactos de maior escala e longo prazo (BRENNER, 2016, p.13). Com isso, Brenner (2016) identifica uma contradição no posicionamento dos trabalhos

exibidos na mostra *Uneven Growth* do MoMA, uma vez que os megaprojetos apresentados dificilmente seriam colocados em prática sem um poderoso apoio político.

Desta forma, torna-se evidente a importância das relações *top-down* para a feição tática, que pode acontecer na forma de apoio político ou como aplicadora de uma tática. De maneira oposta às práticas neoliberais, o envolvimento *top-down* em ações táticas, de maneira geral, pode representar uma subversão às logicas básicas de governança urbana, na medida em que renovam o compromisso do poder público com a sociedade e se tornam meios de interação e inclusão social.

A partir da compreensão da relevância do papel dos diversos atores sociais envolvidos na feição tática, foram identificadas três aplicações mais comuns do Urbanismo Tático que auxiliam na percepção de seu alcance e das relações entre *bottom-up* e *top-down* (LYDON; GARCIA, 2015). Primeiramente, destacam-se iniciativas que partem da sociedade civil (*bottom-up*), através de protestos, protótipos ou de intervenções que vislumbram a possibilidade de mudanças, evidenciando o exercício do “direito à cidade”. Em segundo lugar, ações podem se configurar como ferramentas do poder público para engajar organizações sem fins lucrativos e a participação social no processo de planejamento (*top-down*). Por fim, são reconhecidas intenções “fase zero” como teste de projetos urbanos, antecipando a etapa na qual investimentos permanentes são feitos (*top-down*).

Podemos perceber, na atualidade, conflitos em relação ao termo, principalmente quando as autoridades públicas participam ou organizam intervenções que se caracterizam como táticas. Observamos situações em

que as instituições públicas, mesmo conhecendo o termo e diante de projetos e iniciativas táticas que envolvem a sociedade civil, experimentam táticas na escala humana e promovem mudanças em larga escala e a longo prazo nas cidades, não as consideram Urbanismo Tático. O conflito de interpretações, muitas vezes, está relacionado à natureza das intervenções, sendo interpretado apenas como forma de manifesto da sociedade. Outra questão também é associada com o grau de desenvolvimento e evolução que muitas intervenções podem alcançar. A forma rápida, barata e de fácil execução, na qual as iniciativas táticas se baseiam, em alguns casos, dificulta a compreensão de que a feição tática também pode assumir caráter formal mais elaborado e permanente. Essas e outras incongruências foram observadas no discurso de membros do Departamento de Transporte de Nova York (DOT) e do SP Urbanismo, Prefeitura de São Paulo, e serão apresentadas com mais detalhes nos capítulos seguintes. Esses conflitos demonstram como o Urbanismo Tático é um termo ainda em construção e em movimento, suscetível a diferentes interpretações e entendimentos.

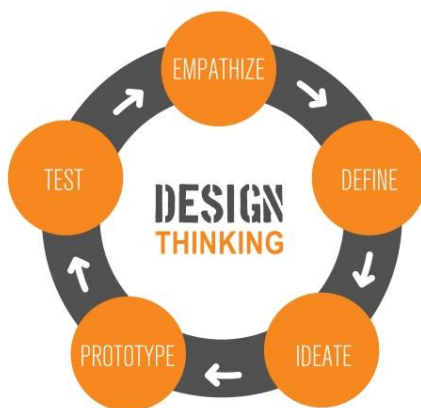
1.2.2. A ABRANGÊNCIA DOS PRINCÍPIOS TÁTICOS

Algumas teorias podem evidenciar a abrangência dos princípios básicos do Urbanismo Tático que auxiliam na compreensão de seus aspectos fundamentais, suas bases e, principalmente, a importância de suas premissas e metodologias. Um de seus principais fundamentos é a abordagem do Construir-Medir-Aprender¹³, um ciclo considerado por Lydon e Garcia (2015) que valoriza o papel do teste de ações e da aplicação de processos de desenvolvimento iterativos e de baixo custo. A consagrada teoria *Toyota Way* da indústria manufatureira é destacada por usar

¹³ Build-measure-learn (LYDON;GARCIA, 2015, p.5). Tradução nossa.

processos contínuos para atingir mudanças a longo prazo, e a *The Lean Start-up*, utilizada por empresas ligadas à tecnologia, que se baseia em métodos de desenvolvimento de produto que clamam pela prototipagem como princípio. Os autores apontam que a ideia é que cada evolução nos testes e nos processos de desenvolvimento se mantenham em constante mudança e aprimoramento. Na abordagem do Urbanismo Tático, essas teorias são combinadas com o chamado *Design Thinking*.

Figura 11: Etapas de ação do *Design Thinking*. Fonte: LYDON; GARCIA, 2015, p. 172.



Segundo Lydon e Garcia (2015), a base do *Design Thinking* foi desenvolvida nos anos 1960 e descrita no livro de Peter Howe em 1987, mas sua utilização contemporânea foi desenvolvida na *Stanford Design School* e na empresa de consultoria IDEO. Lydon e Garcia (2015) afirmam que tanto o Urbanismo Tático quanto a maneira de pensar *Design Thinking* reconhecem que o design (e o fazer cidade) é um processo interminável em que soluções absolutas são consideradas pouco precisas, e ambos têm etapas similares de identificação de problemas e de resposta de projetos. As cinco etapas do Urbanismo Tático são: (1) Enfatizar para entender a quem a ação é designada; (2) Definir para identificar as oportunidades específicas do

local e articular claramente a raiz dos problemas; (3) Idealizar e pesquisar para desenvolver maneira de resolver o problema definido; (4) Criar protótipos para planejar como o projeto será concebido de maneira rápida, responsiva e de baixo custo; e (5) Testar para coletar *feedbacks* (LYDON; GARCIA, 2015, p. 172).

Mais além, identificamos que a feição táctica também pode ser interpretada a partir dos “RSVP Cycles” criados por Lawrence Halprin (1969,1974), arquiteto e paisagista norte-americano, autor das obras: *The RSVP Cycles e Taking Part: A Workshop Approach to Collective Creativity*. A partir dos Ciclos RSVP, Halprin (1969) procurou desenvolver teorias e metodologias para estimular processos de criatividade coletiva e a participação em diversas esferas. O autor cria como base um modelo participativo, cíclico e contínuo, em oposição aos processos hierárquicos, sequenciais, lineares que visam apenas à conquista de uma determinada meta. As letras que compõem os ciclos de Halprin (1974, p.29) se referem a termos oriundos de sua forte ligação com o teatro, música e natureza, e definem os quatros aspectos principais de seu processo criativo: (R) *Resources* (Recursos), (S) *Scores* (Partitura), (V) *Valuaction* (Avaliação das ações) e (P) *Performance* (Desempenho).

Os Recursos (*Resources*) são apontados como o elemento do ciclo que inclui todas as quantidades conhecidas e controláveis em uma dada situação, sendo eles objetivos ou subjetivos (HALPRIN, 1974, p.31). As Partituras (*Scores*) são o veículo pelo qual os grupos realizam suas atividades e funcionam como forma de iniciar processos, podendo ser abertas ou fechadas (HALPRIN, 1974, p.32,33). As partituras abertas se configuram como estruturas de ação e ponto de referência que permitem a inclusão de objetivos de diferentes fontes, e, portanto, são consideradas democráticas,

ao contrário das fechadas que não permitem trocas e são orientadas apenas para cumprir metas. A Avaliação das Ações (Valuaction) é um termo cunhado pelo autor que se refere à análise, à tomada de decisões e ao *feedback* das atuações, movimentando o ciclo e tornando o processo criativo visível (HALPRIN, 1974, p.36). O Desempenho (Performance) é considerado uma das partes mais importantes dos ciclos, pois é nela que os objetivos são realizados, observados e avaliados, e os resultados são reciclados, influenciando todo o conjunto.

Os elementos pertencentes aos Ciclos RSVP de Halprin definem processos e estão ligados uns aos outros de maneira livre, cíclica e são independentes da sequência R-S-V-P, se conectam de maneira multidimensional e móvel, podendo iniciar a partir de qualquer direção. É importante destacar que esses ciclos podem promover a reavaliação e substituição dos objetivos durante o processo de acordo com a influência dos eventos, sem ter que invalidá-lo ou interrompê-lo (HALPRIN, 1974, p.29). Desta forma, o processo e os objetivos tornam-se vinculados e entrelaçados (HALPRIN, 1974, p.29), e a avaliação das partes é essencial para alimentar o processo em si e tornar as ações transparentes (HALPRIN, 1969, p.2).

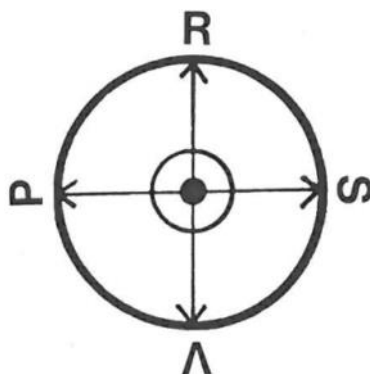


Figura 12: Interações entre os elementos dos Ciclos RSVP de Lawrence Halprin. Fonte: HALPRIN, 1969, p.2.

Enfim, em relação ao processo criativo criado por Halprin (1969,1974), enxergamos, como fator fundamental para compreender a feição táctica que estamos tratando, o reconhecimento da importância dos ciclos RSVP como metodologia de atuação no fazer cidade. Eles estimulam e orientam a participação de diversos atores sociais em todo processo, enxergam cada fase com sua devida relevância, avaliam as intenções preconcebidas e permitem renovação e transformação de valores, caminhos e estratégias. É nisso que consiste a principal feição táctica, a possibilidade de trilhar um caminho baseado em uma estratégia para um determinado contexto (*Resources*), traçar coletivamente tácticas que guiarão o processo (*Scores*), testar e avaliar (*Valuaction*) em tempo real as dinâmicas e o retorno de sua implementação (*Performance*), podendo sempre voltar a estaca zero caso seja preciso. Portanto, as tácticas são o cerne do processo de criatividade, elas variam de acordo com os eventos, assim como os métodos, as motivações e o desempenho resultante. Desta forma, ações rápidas e de fácil execução, que demonstram oportunidades de mudanças em larga escala e a longo prazo nas cidades, simbolizam uma alternativa emergente para resolução de grandes temas urbanos.

Com isso, após a elucidação dos termos, conceituação, metodologia e quadro teórico do Urbanismo Táctico, investigaremos, na seção seguinte, o contexto de surgimento e desenvolvimento de sua abordagem.

1.3. CONTEXTOS FAVORÁVEIS À FEIÇÃO TÁTICA

Nesta seção, procuraremos estudar o contexto de surgimento do Urbanismo Táctico que, com menos de uma década desde sua origem, tem se desenvolvido a partir da segunda metade do século XX. Não pretendemos esgotar as circunstâncias de surgimento do Urbanismo Táctico,

mas sim, demonstrar o quadro geral das principais bases teóricas que fundamentam a feição tática que estamos tratando. Destacaremos, portanto, os elementos que configuram as principais teorias e os movimentos mais significativos que estimularam mudanças na maneira de se pensar e atuar na cidade, como: a ressignificação dos espaços públicos, as situações de esvaziamento urbano e o descontentamento político.

A importância dos espaços públicos na dinâmica urbana é a força motriz do Urbanismo Tático, que reconhece que a vitalidade das cidades se inicia a partir das ruas e quadras (LYDON, 2011). Observa-se a partir dos movimentos dos direitos civis de meados de 1960 uma crescente busca pela compreensão, desnaturalização e ressignificação dos espaços públicos nas cidades, investigando a qualidade dos espaços e seus reflexos nos usuários. Brechas e interstícios no tecido urbano, espaços públicos subutilizados, entre outros, estão inseridos nas discussões relativas aos vazios urbanos, e são nesses espaços que muitas táticas se apoiam, reaproveitando e transformando sua estrutura existente. As lacunas, os impasses, os processos burocráticos das instituições públicas e o fortalecimento de ações advindas de esforços da sociedade civil¹⁴, seja como forma de protesto ou atuação independente do poder público, têm incentivado a busca por novas formas de governança e de participação e engajamento social nas decisões urbanas.

¹⁴ Grassroots. Tradução nossa.

1.3.1. RESSIGNIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

A teoria e a prática que embasam a abordagem do Urbanismo Tático surgem, segundo Benner (2013, p.19), com os movimentos dos direitos civis de meados de 1960. De acordo com a autora, esses movimentos estimularam o debate no âmbito das ciências sociais em relação ao uso e conceito de espaço público. Como consequência, Sofia Benner (2013) aponta que os campos da arquitetura, do urbanismo e do planejamento urbano lançam um olhar mais crítico sobre a forma com que as pessoas interagem no espaço e o impacto da morfologia urbana no comportamento humano, principalmente a partir das obras de Kevin Lynch (1960), Jane Jacobs (1961) e Anne Whiston Spirn (1988).

A obra *The Death and Life of Great American Cities* de Jane Jacobs (1993), publicada pela primeira vez em 1961, coloca em discussão a forma como as cidades norte-americanas estavam sendo conduzidas e ressalta a importância dos espaços públicos, das calçadas, da segurança das ruas, etc. As ruas e as calçadas são consideradas por Jacobs (1993, p.37) como os órgãos vitais e os principais espaços públicos da cidade. Nessa mesma época, o papel das ruas foi tratado com extrema importância por autores como Lawrence Halprin (1969, p.89) que defende que a configuração das ruas é capaz de influenciar e determinar os padrões de vida de seus habitantes, afetando a qualidade de vida dos cidadãos de maneira mais expressiva que os espaços livres da cidade. Segundo o autor, a rua é o local onde toda vida urbana acontece e a qualidade de vida da cidade é determinada.

William H. Whyte (1988) também pode ser identificado como importante autor no fortalecimento das discussões acerca da importância dos espaços

públicos, das ruas e da inclusão do pedestre na cidade. Em sua obra *City: Rediscovering the Center*, o autor ressalta a primazia da rua, retratando-a como “o rio de vida da cidade, o lugar onde nos encontramos, o caminho para o centro. É o lugar primário”¹⁵ (WHYTE, 1988, p.7). Sua obra é de considerável importância, pois anuncia o fenômeno relativamente universal¹⁶ de redescoberta e reconquista dos centros urbanos, e analisa, a partir da observação de pessoas, de seus movimentos, interações e padrões, a vida social das ruas, tendo como base a realidade norte americana. Em suas análises, o autor também denuncia a redução da importância do pedestre consequente do uso indiscriminado do automóvel particular e a ênfase rodoviarista do desenho urbano, limitando as oportunidades para o caminhar na cidade. A forma como o indivíduo se relaciona com a cidade e com seus espaços públicos, se locomove e interage socialmente, também foi foco de estudo e de projetos de autores como Jan Gehl (2010) que anunciam a emergência de maneiras mais saudáveis e sustentáveis de se deslocar na cidade, e denunciam o uso indiscriminado de veículos motorizados.

Nos últimos anos, o reconhecimento da essência da rua enquanto lugar de socialização popular e de lazer vem sendo comprometido em virtude dos desequilíbrios físicos entre carros e pedestres (HARVEY, 2014). Isso tem incentivado esforços advindos de planejadores, instituições públicas e cidadãos a redefinir valores e estratégias, considerar fatores como segurança e sustentabilidade a longo prazo, e apoiar ruas orientadas para as pessoas ao invés dos carros (SADIK-KHAN, 2016, p.19). Além disso, o

¹⁵ It is the river of life of the city, the place where we come together, the pathway to the center. It is the primary place (WHYTE, 1988, p.7). Tradução nossa.

¹⁶ The rediscovery of the center seems to be a fairly universal phenomenon (WHYTE, 1988, p.2). Tradução nossa.

desenvolvimento de indicadores de qualidade como a caminhabilidade¹⁷ têm impulsionado mudanças nos modos de vida e motivado transformações urbanas recentemente (LYDON; GARCIA, 2015).

Nos Estados Unidos, onde o termo tem se destacado significativamente, um dos fatores apontados como principais para o surgimento do Urbanismo Tático é o movimento de volta às cidades. O advento do Novo Urbanismo¹⁸, movimento erigido na década de 1980 por um grupo de arquitetos influenciados por ideais de cidade compacta, é indicado por Lydon e Garcia (2015) como abordagem que questionou a expansão urbana acelerada e espraiada das cidades norte-americanas. Os autores também evidenciam o recente interesse por uma “urbanidade caminhável”¹⁹, diferente da oferecida pelo modelo rodoviarista de cidade, e pela volta da “esfera da cultura no nível da rua”²⁰, fomentando interesse pela vida urbana.

O uso desregulado do automóvel, os desequilíbrios entre carros e pedestres nas cidades e seus impactos nos espaços públicos urbanos têm “acusado o automóvel de maneira demasiada”²¹ (JACOBS, 1993, p.440). Jacobs (1993) defende que mesmo se os carros não tivessem sido inventados ou não existissem, ainda sim, as cidades estariam enfrentando os mesmos problemas. A autora também pondera que algumas cidades vêm sendo produzidas e planejadas de maneira inconveniente onde os carros são o único meio de integração urbana, locomoção ou segurança. Com isso, a

¹⁷ *Walkability*. Tradução consagrada. Termo amplamente difundido com a publicação do livro *Walkability* de Jeff Speck (2013).

¹⁸ New Urbanism (LYDON; GARCIA, 2015). Tradução nossa.

¹⁹ Walkable urbanity (LYDON; GARCIA, 2015). Tradução nossa.

²⁰ Sphere of street-level culture (LYDON; GARCIA, 2015). Tradução nossa.

²¹ But we blame automobiles for too much (JACOBS, 1993, p.440). Tradução nossa.

questão da dominância dos veículos individuais nas discussões que envolvem os espaços públicos não se resume em simplesmente abolir os carros. Os excessos, as incongruências, as lacunas e os atritos que envolvem a cidade e refletem em seus espaços públicos precisam ser questionados, reavaliados e desnaturalizados.

Outras três teorias principais podem reforçar o potencial do Urbanismo Tático, como o conceito de Lefebvre na Produção do Espaço e a Teoria da Ação Comunicativa de Habermas, além da diferenciação entre estratégias e táticas feita por Michel de Certeau já destacada anteriormente (BENNER, 2013). O debate encontrado na obra de Henri Lefebvre, publicada em francês pela primeira vez em 1974 e em inglês em 1991, introduz diversas teorias que se propõem a compreender e explicar o produto e a produção do espaço urbano, impulsionando discussões sobre como o espaço é produzido e vivenciado. Os trabalhos de Henri Lefebvre são muito influentes nas discussões sobre os espaços públicos e influenciaram a produção nas ciências sociais a partir de 1976 (SERPA, 2007). O entendimento do espaço público como elemento urbano promotor de qualidade de vida e bem estar reforça sua importância como produto e facilitador das relações sociais (LEFEBVRE, 1976).

Outra teoria apontada por Benner (2013) como essencial para o entendimento do espaço público é a teoria da Ação Comunicativa de Jurgen Habermas, filósofo e sociólogo alemão do século XX, publicada em 1986, defendendo que uma abordagem mais inclusiva, orientada para a discussão, gera melhores resultados. Em outras palavras, a teoria de Habermas visa superar distorções sistemáticas de pensamento, discursos e ações que inibem a compreensão social e apoiam uma hierarquia de poder (BENNER, 2013, p.22). Benner (2013) aponta que os trabalhos de Lefebvre e Habermas

foram essenciais para a ascensão de discussões acerca de planejamentos colaborativos que clamam pelo diálogo inclusivo, mais eficiente e claro sobre processos, valores e visões no fazer cidade.

A resignificação dos espaços públicos contribuiu significativamente para o desenvolvimento da abordagem tática, principalmente porque essa se ancora na recuperação e ativação de espaços da coletividade, buscando resultados em larga escala e a longo prazo nas cidades. Com isso, procuraremos identificar um fenômeno que esbarra na análise dos espaços públicos e é inerente à era contemporânea: o processo de esvaziamento urbano.

1.3.2. Esvaziamento Urbano

Nessa seção, abordaremos o esvaziamento urbano como um fenômeno inerente às transformações socioeconômicas que modificam as estruturas espaciais das cidades contemporâneas (BORDE, 2006). A compreensão dos vazios urbanos nos permitirá reconhecer as brechas e as lacunas no tecido urbano que muitas ações táticas se desafiam a enfrentar, subvertendo ou criando novos usos, e evidenciando possibilidades de transformação e reutilização de interstícios.

Segundo Borge (2006, p.5), o vazio urbano pode ser identificado como os terrenos e edifícios vacantes que, de alguma forma, contrastam com o tecido urbano pelas condições de uso e ocupação – podendo ser considerados sem ocupação, sem uso ou subutilizados - e que não beneficiam a coletividade por não cumprirem a sua função social. Compreende-se por vazios “lugares, territórios e edifícios em situação de esvaziamento - espaços abandonados, espaços ocupados por estruturas obsoletas, ruínas, terrenos

baldios, terrenos subutilizados e imóveis ociosos” (BORDE, 2012, p.1). Nesse contexto, há diversos tipos de vazios urbanos:

os vazios esvaziados da cidade antiga (seja ela medieval, colonial, fordista etc) convivem lado a lado com vazios gerados em diversos momentos da história urbana pelas mudanças nas estruturas produtivas; vazios projetuais da cidade renovada; vazios conjunturais e vazios da obsolescência funcional, recentemente produzidos; e com vazios em processo de reativação (BORDE, 2006, p.41).

Sendo assim, segundo Borde (2012), é possível compreender alguns tipos de vazios urbanos cujas causas são variáveis. Os chamados vazios projetuais são os vazios produzidos pelas intervenções urbanas, que, por diversos motivos, não alcançaram a ocupação pretendida no projeto; os vazios estruturais são os gerados pela transformação das funções urbanas que determinaram a obsoletização da infraestrutura instalada; e os vazios conjunturais são os engendrados por circunstâncias sociais, econômicas e jurídicas específicas. Outro tipo são os vazios intersticiais – espaços entre edifícios, “sobras” da aplicação da norma urbanística, áreas de pequenas dimensões remanescentes de intervenções urbanas e dos processos de desafetação e reafetação – atuam como interstícios entre o tecido antigo e o tecido renovado (BORDE, 2012). Eles parecem sempre à espera de uma destinação de uso: “uma descontinuidade, um vazio a preencher de informações e de novos usos” (FERRARA 2002 apud BORDE 2012, p.81). Além dessas categorias, os chamados espaços subutilizados também estão inseridos dentro da análise dos vazios urbanos e podem ser entendidos como as áreas públicas no tecido urbano que são vazios de uma ação, abandonados, estagnados ou desarticulados, e, conseqüentemente, não

cumprem sua função pública de serem “lugares da comunalidade” (HARVEY, 2014), como Solá-Morales chamaria de “*terrain vague*” (2002).

Os vazios urbanos, sejam eles projetuais, conjunturais, estruturais, intersticiais ou espaços subutilizados, revelam-se não apenas como estruturas engessadas e estagnadas da cidade, mas sim como oportunidades de transformação das dinâmicas urbanas e criação de novas possibilidades no espaço urbano, principalmente quando estão situados em espaços públicos. Dentro dessa perspectiva, o entendimento de vazios como catalisadores de novas intervenções e novos usos contribui na transformação da dinâmica urbana, evidenciando possibilidades de transformação urbana e também preservando sua estrutura existente, como o patrimônio cultural imediato. A promoção de novos usos e novas atividades nos vazios existentes na cidade torna-se um interessante caminho para preservação dos bens culturais da sociedade, podendo ser uma ferramenta de proteção mais valiosa que o simples tombamento ou registro, por exemplo (SANTOS, 1986).

Como já havia dito Henri Lefebvre (1976), “há no urbano uma multiplicidade de práticas prestes a transbordar de possibilidades alternativas” (HARVEY, 2014, p.22). Desta maneira, os vazios são encarados como laboratório de construção da cidade através do reaproveitamento de “lugares, territórios e edifícios em situação de esvaziamento - espaços abandonados, espaços ocupados por estruturas obsoletas, ruínas, terrenos baldios, terrenos subutilizados e imóveis ociosos” (BORDE, 2012, p.1). Segundo Mostafavi e Doherty (2014), essas ações “inventam usos temporários e interinos e (...) buscam vazios, nichos e brechas no tecido socioespacial” (MOSTAFAVI; DOHERTY, 2014, p. 350). Segundo Borde (2006), “a convivência entre significações negativas e

positivas dos vazios urbanos pode estar animando uma nova dinâmica urbana. Os vazios podem estar se constituindo assim, como laboratórios privilegiados de novas concepções e sociabilidades urbanas” (BORDE, 2006, p.13).

Para avançar na discussão, apresentaremos a seguir outro fator que consideramos importante na compreensão dos estímulos e impulsos à feição tática: as insatisfações políticas.

1.3.3. DESCONTENTAMENTO POLÍTICO

Atualmente, a consciência crescente de que os processos tradicionais de planejamento não são suficientes para responder às necessidades em escala local e a ineficiência de processos burocráticos são algumas das razões pelas quais os cidadãos estão intervindo no espaço urbano com suas próprias mãos (PFEIFER, 2013). Além disso, observamos o crescente desejo em incorporar processos ditos “participativos” nas decisões urbanas, mas que, muitas vezes, não são capazes de envolver a sociedade em sua totalidade. Esses fatores apontam situações de descontentamento em relação a processos políticos tradicionais, que pode ser considerado como um dos elementos favoráveis à abordagem do Urbanismo Tático (BARBER, 2013).

Sofia Benner (2013) destaca que o Urbanismo Tático foi favorecido por crescentes movimentos ativistas em relação às mudanças econômicas, culturais e tecnológicas das últimas décadas. Nos Estados Unidos, onde a abordagem tem tido alcance considerável, três fatores podem ser destacados por evidenciar descontentamento político: a Grande Recessão, o rápido desenvolvimento e alcance da Internet, e a crescente falta de conexão entre poder público e sociedade civil (LYDON; GARCIA, 2015). A partir da

Grande Recessão iniciada em 2007, os gastos das famílias norte-americanas foram reduzidos, impulsionando medidas flexíveis e forçando as pessoas “a fazerem mais com menos”²² (LYDON; GARCIA, 2015, p.69). Nesse momento, Lydon e Garcia (2015) apontam a frustração política por parte dos cidadãos e destacam movimentos como *Tea Party* e *Occupy Wall Street* (HARVEY, 2014) que revelam o desejo da população em processos mais democráticos e menos burocráticos de participação social. As tecnologias de informação têm importante papel nesse contexto, pois facilitam a organização de grupos e a disseminação de ações do Urbanismo Tático que atuem “sem permissão e peçam desculpas depois”²³ (LYDON; GARCIA, 2015, p.84).

Lydon e Garcia (2015) destacam em sua obra um número crescente de iniciativas advindas de ações da sociedade civil que buscam se manifestar e reivindicar mudanças. O recente ressurgimento da ideia do direito à cidade, que vem emergindo das ruas e dos bairros através de protestos e movimentos sociais, ressalta a existência de processo de cidadania insurgente, cujo legado não se associa apenas a Lefèbvre, mas também às lutas cotidianas que continuam a existir (HARVEY, 2014, p.14). Lawrence Halprin (1974, p.2) identifica a insatisfação e a redução de confiança nas técnicas burocráticas como causa para cada vez mais as pessoas buscarem exercer seu próprio controle e formar grupos de interesses coletivos, e cada vez menos interessadas a entregar todas as decisões nas mãos de encarregados oficiais. Há uma tendência geral em rejeitar planos e soluções

²² (the Great Recession) forced almost everyone to do more with less (LYDON; GARCIA, 2015, p.69). Tradução nossa.

²³ Action without permission and ask for forgiveness later (LYDON; GARCIA, 2015, p.84). Tradução nossa.

feitas por “pessoas de fora”²⁴ nas comunidades e grupos diversos, não importando quão bem intencionadas elas possam ser (HALPRIN, 1974, p.13).

Porém, somente a existência de iniciativas advindas de esforços da sociedade civil não é suficiente para modificar o sistema e tornar satisfatórias as relações políticas envolvidas em processos de decisão urbana. A reivindicação de melhores interações entre poder público e sociedade civil são essenciais para alimentar o ciclo *bottom-up/top-down*, reconhecendo a importância do apoio das autoridades e permitindo que as ações de base²⁵ façam parte do fazer cidade. Segundo, Halprin (1974) o senso de alienação é um dos grandes problemas enfrentados nas últimas décadas e é causado pelo sentimento de que o indivíduo nada pode influenciar de forma efetiva as decisões que afetam sua vida (HALPRIN, 1974, p.2). De maneira oposta, quando comunidades e grupos diversos são profundamente envolvidos em processos de decisão, esses tendem a se comprometer com a implantação das soluções que eles geram (HALPRIN, 1974, p.13). O interesse em participar e se envolver ativamente nas decisões urbanas não basta apenas existir, deve ser acompanhado por uma estrutura que permita que isso aconteça. A liberdade de fazer e refazer as cidades é “um direito mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização” (HARVEY, 2014, p.28). O pensar e o fazer cidade precisam se tornar mais acessíveis e integradores, ancorando-se diretamente na vida social, tendo como horizonte de ação a contribuição na

²⁴ “Outsiders” (HALPRIN, 1974, p.13). Tradução nossa.

²⁵ Grassroots. Tradução nossa.

construção da cidade como lugar de direito dos seres humanos, em suas singularidades, garantindo justiça, beleza e bem-estar (PEREIRA, 2003).

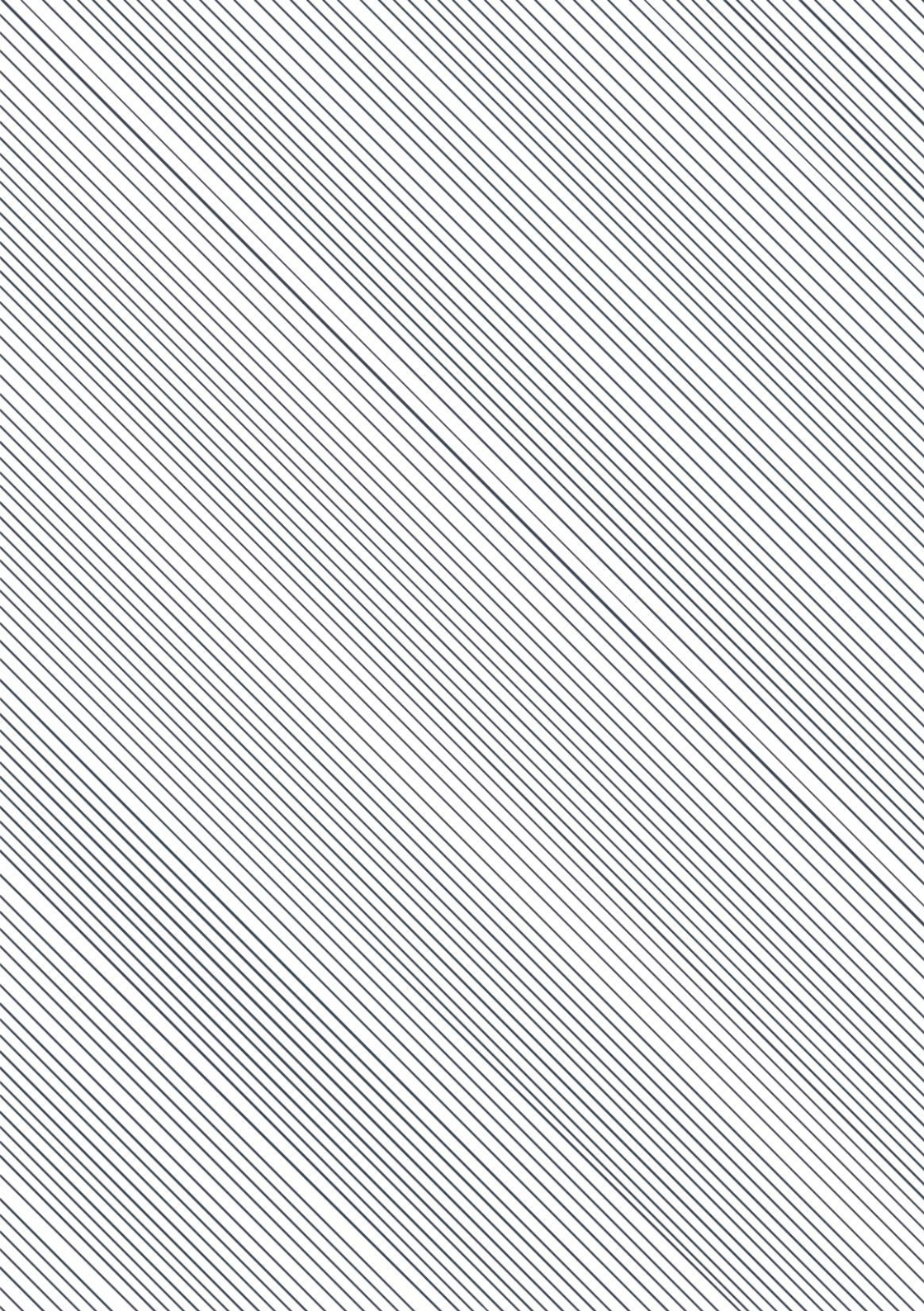
COMENTÁRIOS FINAIS

Esse capítulo teve o intuito de reunir os princípios balizadores do Urbanismo Tático, os aspectos sobre seu conceito, alcance, reflexos e os conflitos que alimentam o anseio por novas respostas e incentivam seu aprofundamento. Notamos que essa abordagem, mesmo tendo sido desenvolvida recentemente e tendo sido objeto de um número reduzido de pesquisas científicas, vem ganhando espaço nos estudos das Ciências Sociais Aplicadas e no âmbito do planejamento urbano no mundo. Podemos identificar que a maior parte das teorias, referenciais teóricos e associações ao Urbanismo Tático têm origem nos Estados Unidos, e há muito a se pesquisar sobre os reflexos da abordagem no contexto brasileiro. Observamos também que o Urbanismo Tático é um termo fluido, ainda em construção, criado para designar algumas práticas existentes e ressaltar novas formas de atuação urbana.

O quadro que caracteriza o surgimento e desenvolvimento do Urbanismo tático nos mostra crescentes processos de resignificação dos espaços públicos nas cidades contemporâneas, de mudança de olhar e interpretação para a existência dos vazios urbanos e de descontentamento político que têm movimentado pesquisadores, profissionais e cidadãos e fundamentado as questões relacionadas à feição tática. Dentre eles, podemos destacar a questão do descontentamento político como uma das mais significativas para as discussões relacionadas ao Urbanismo Tático, por esse se desafiar a promover transformações nas interações, oportunidades e possibilidades no fazer cidade, e principalmente, mudanças de paradigma.

Também salientamos a existência das diversas interpretações em relação ao Urbanismo Tático e sua feição “tática”, principalmente no que confere às interações *bottom-up* (de baixo pra cima)/*top-down* (de cima para baixo). Há certo conflito quanto à natureza das intervenções táticas, seus objetivos e suas formas de aplicação, já que o Urbanismo Tático é normalmente associado a ações antiprogramáticas, temporárias e advindas de esforços apenas da sociedade civil. Percebemos, portanto, que os pioneiros do termo, Lydon e Garcia (2015), contradizem a noção original de Certeau na medida em que preconizam a inter-relação entre ações de atores no cotidiano (sociedade) e as advindas de arranjos institucionais (poder público).

Nesse capítulo, foi possível compreender que o Urbanismo Tático se configura como um ciclo, tanto em relação a sua forma de atuação e implantação, quanto à maneira como os indivíduos e as instituições públicas podem participar do processo. Tanto a temporalidade e suas diferentes escalas que testam e avaliam objetivos em tempo real quanto à participação e ao engajamento social, requerem um cenário e estrutura políticos propícios para a garantia de uma dinâmica de processos transparentes, acessíveis e inclusivos. O caráter temporário e o engajamento social, como as duas premissas essenciais na abordagem tática, serão apresentados com mais detalhes no capítulo seguinte.



2. PRINCÍPIOS TÁTICOS

A partir da compreensão do Urbanismo Tático, seu termo, abordagem, contextos favoráveis e interpretações, identificamos dois de seus princípios que consideramos como chaves da feição tática na transformação de espaços públicos: as experiências na escala humana e as micropolíticas híbridas. O Capítulo 2 tem como principal intenção apresentar as premissas táticas que servirão de respaldo teórico para o capítulo seguinte, que apresentará o caso referencial da presente dissertação, o Programa de Praças de Nova York, iniciativa em que são identificados os pontos chave mencionados anteriormente.

A prática das ações rápidas, temporárias, feitas com materiais baratos e de fácil execução, que demonstram a possibilidade de transformação do espaço urbano, visam resultados a longo prazo, testam ideias e tornam acessíveis e transparentes o que acontece na cidade, serão incluídos dentro do estudo da abordagem de uma das premissas táticas: **as experiências na escala humana**. Dentro dessa análise, colocaremos em discussão o papel das ações fase zero – consideradas uma das aplicações mais comuns de Urbanismo Tático pelos pioneiros do termo (LYDON; GARCIA, 2015), e das intervenções temporárias, compreendidas como iniciativas cuja temporalidade pode ter fim, mas os resultados são duradouros. A análise das experiências na escala humana contará com a investigação de seu quadro teórico e apresentação de alguns exemplos.

A segunda premissa que apresentaremos nesse capítulo são **as micropolíticas híbridas**, iniciativas de pequena escala que mesclam ações *top-down* e *bottom-up* em sua essência, uma forma de participação interativa em que a tomada de decisões é baseada na coletividade e na “aprendizagem social”.

2.1. EXPERIÊNCIAS NA ESCALA HUMANA

O termo “experiências na escala humana” será empregado nessa dissertação para designar ações não permanentes que ensaiam possibilidades de transformação no espaço urbano de maneira palpável e tangível, no nível do observador. Esses “experimentos” designam as iniciativas na escala 1:1 que ilustram, de maneira concreta, novas oportunidades a se constituírem no espaço urbano, sem contar apenas com a abstração da representação arquitetônica e urbanística, e discussões vagas ou inacessíveis para o indivíduo comum. Segundo Pompeo (2017), a possibilidade de visualizar novas possibilidades concretamente é o que facilita o processo de engajamento de todos os tipos, diluindo receios e tornando a troca muito mais clara, justa e rica.

Utilizamos o termo “experiência” para referir à ação que permite a materialização de um conhecimento, ideia, concepção ou teoria por meio de atitudes concretas. As experiências na escala humana são ações que colocam ideias subjetivas em prova, se inserem no contexto urbano de maneira prática e se comportam como uma nova camada na cidade, transparente e passível de mudanças. As experiências práticas que chamamos atenção aqui se diferem de modelos teóricos e discussões abstratas, sendo a “materialização do conhecimento” (ANDERSON apud ROSA et al., 2013), fundamental para a aproximação da realidade.

Segundo Bishop e Williams (2012), após a crise econômica dos últimos anos, compromissos permanentes passam a ser vistos como riscos e, então, reconhece-se o valor e o alcance dos experimentos que giram em torno de ações temporárias de baixo custo. Nesse estudo, não estamos reduzindo a importância de planos permanentes e defendendo a prevalência dos usos

temporários, mas, sim, colocando em discussão o potencial das práticas experimentais como forma de alcançar impactos duradouros e municiar conjecturas que levam a investimentos futuros. Recentemente, as experiências na escala humana estão aos poucos sendo incorporadas pelas autoridades públicas como ações políticas ou de planejamento urbano, atraindo a atenção e discussões para o potencial do uso temporário no cenário urbano (BISHOP; WILLIAMS, 2012). De acordo com Oswalt, Overmeyer e Misseltz (2013), as experiências temporárias começaram a fazer parte das discussões e das ações de arquitetos, planejadores urbanos, urbanistas e municipalidades no final da década de 1990.

Na presente dissertação, identificamos que esses experimentos podem ter duas concepções e objetivos distintos: **as ações fase zero** - uma das principais ações do Urbanismo Tático, equivalente ao teste em escala real que antecipa projetos em que investimentos permanentes serão feitos (LYDON; GARCIA, 2015) e servem para medir impactos até mesmo numericamente - e **as intervenções temporárias** - que têm início e fim definidos e promovem mudanças em longo prazo. Levando em consideração os diferentes significados na epistemologia do termo “experiência” e do ato de experimentar: tratamos as ações fase zero como iniciativas que são pensadas como uma etapa, e estão inseridas em um projeto maior, e as intervenções temporárias como ações de ativação, que não são pensadas como uma continuidade, mas podem ou não se desdobrar mediante seu impacto.

2.1.1. AÇÕES FASE ZERO

As iniciativas chamadas **fase zero** foram identificadas pelos autores pioneiros do termo Urbanismo Tático, Mike Lydon e Anthony Garcia (2015) como uma de suas aplicações mais comuns, e são reconhecidas como teste de projetos urbanos que antecipam etapas nas quais investimentos permanentes são feitos. Elas têm como referência alguns fundamentos do Urbanismo Tático, que são a abordagem do Construir-Medir-Aprender e o ciclo do *Design Thinking* (mencionados no capítulo 1), cujos conceitos foram adaptados por Lydon e Garcia (2015) ao urbanismo e valorizam o papel do teste de ações e da aposta em práticas de processos de desenvolvimento interativos e de baixo custo. Essas ações apresentam um campo aberto de possibilidades, já que permitem a análise da pré-transformação do espaço como forma de reconhecer seus reais impactos, para então serem concebidas para um longo prazo, no caso de serem bem sucedidas. É nessa fase de estudo que é possível avaliar os efeitos de tais iniciativas em tempo real, podendo indicar novas demandas ou alterações ao longo do processo de execução, evitando despesas e revisões futuras (NACTO, 2013). São ações responsivas, responsáveis e “seguramente falíveis”, cuja temporalidade é fator elementar (MOSTAFAVI; DOHERTY, 2014, p. 540).

É importante destacar que, nas experiências fase zero, a transformação do espaço urbano não precisa requerer grandes investimentos, maquinário pesado e construções complexas. A utilização de materiais baratos e de fácil execução e acesso é um meio eficiente de testar ações antes de agir permanentemente (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.79). Sadik-khan e Solomonow (2016, p.19) acrescentam que esses experimentos promovem a visualização de resultados em curto prazo de maneira mais

humana e inclusiva, que incentivam a ressignificação do espaço urbano de forma rápida e barata, e servem de subsídios para ações a longo prazo. Estamos falando de ações não apenas de baixo custo, mas também de baixo impacto e risco, com compromissos temporários e expectativas reais (MOSTAFAVI; DOHERTY, 2014). Assim, a cidade é encarada como um laboratório e campo para experimentação, vitais para compreender sua crescente complexidade (ROSA et al., 2013). Segundo Jane Jacobs (1993, p.6), “as cidades são um laboratório imenso de tentativas e erros, falhas e sucessos, na construção e em projetos urbanos [...] no qual o planejamento urbano deveria estar aprendendo, formando e testando teorias”²⁶.

Nesse contexto, traçamos um paralelo das ações fase zero com os Ciclos RSVP de Lawrence Halprin (1969, p.49), principalmente quando o autor se refere às Partituras Abertas. Retomando o conceito dos Ciclos RSVP apresentados no Capítulo 1, identificamos que as táticas funcionam como as Partituras Abertas²⁷ de Halprin, que possuem fim indeterminado, suscetível a variações, mudanças e interações. As partituras (*scores*), assim como as táticas, são o principal elemento do ciclo cujo desempenho (*performance*) é julgado pela avaliação das ações (*valuation*). Desta forma, desempenho (*performance*) sem partitura (*scores*) é apenas um improviso, da mesma maneira que projetos sem táticas. Nesse sentido, a relação ideal traçada por Halprin (1969, p.192) existe quando a avaliação das ações (*valuation*), enquanto processo de observação e avaliação, se torna parte do procedimento padrão e é usada como um método para garantir visibilidade,

²⁶ Cities are an immense laboratory of trial and error, failure and success, in city building and city design [...] in which city planning should have been learning and forming and testing theories (JACOBS, 1993, p.6). Tradução nossa.

²⁷ Open-ended scores (HALPRIN, 1969, p.49). Tradução nossa.

interação, *feedback* e encorajar o desenvolvimento e mudanças durante o desempenho (*performance*). As experiências temporárias podem ser, então, interpretadas como um método de leitura e análise (*valuation*) para ler e medir as dinâmicas que acontecem na vida real (*performance*). O potencial da análise da experiência humana é um ingrediente essencial para a partitura (*scores*), e, portanto, para as táticas, na medida em que investigam facetas e relações inexploradas no espaço urbano (HALPRIN, 1974, p.96).

São essas avaliações de ações que permitem envolvimento, transparências e retorno antes que decisões sejam tomadas permanentemente, e que estamos chamando aqui de fase zero. É nesse contexto que as partituras (*scores*) se diferenciam de um sistema, pois incluem e estimulam elementos de mudança, incorporam estados emocionais e elementos irracionais, são exploratórios e infinitos, são abertos e ajudam a estabelecer os objetivos e as motivações durante o processo (HALPRIN, 1969, p.195). E assim funcionam as táticas, se baseiam em estratégias, compartilham, testam, observam e se tornam tangíveis. Um sistema, de modo contrário, é fechado, tem maneiras ou técnicas específicas de operação, é lógico e sequencial (HALPRIN, 1969, p.195).

Segundo Pompeo (2017), em intervenções e projetos urbanos, corriqueiramente, autoridades e profissionais buscam estudos que comprovem a viabilidade de uma determinada proposta, como se algum modelo de estudo fosse capaz de comprovar sua exequibilidade. Essas análises são necessárias, mas muitas vezes a experiência 1:1, como ingrediente essencial na avaliação de ações, é uma tática ainda pouco explorada nos projetos urbanos, principalmente em intervenções em espaços públicos. Esses testes tornam-se necessários, principalmente, em intervenções em espaços públicos onde há uma ampla gama de camadas,

sejam elas compostas pelas variações do tecido urbano e do ambiente construído da cidade, de questões climáticas, sociais, culturais, econômicas e políticas, e pela infinidade de perfis de usuários. Normalmente, as ações fase zero são táticas utilizadas por autoridades públicas (*top-down*) e podem ser interpretadas como formas de atuação urbana que buscam renovar o compromisso do poder público com a sociedade na medida em que tornam transparentes o acesso e escolha do que acontece na cidade. As ações fase zero, desta forma, funcionam como “uma espécie de plataforma de lançamento para prever e implementar uma ‘política do espaço’ (Henri Lefebvre) – isto é, uma estratégia política de transformação socioespacial de grande escala (BRENNER, 2016, p.17).

Como forma de ilustrar como as ações fase zero podem ser aplicadas, ilustraremos dois exemplos de projetos pilotos em espaços públicos criados pelo poder público (*top-down*) que funcionam como etapa teste em que os resultados são avaliados: as Superquadras em Barcelona, Espanha (A), e o projeto Centro Aberto em São Paulo, Brasil (B). Ambos os exemplos foram concebidos em 2013 e estão em fase de desenvolvimento atualmente.

A. AS SUPERQUADRAS DE BARCELONA

Em 2013, a Prefeitura de Barcelona, na Espanha, elaborou um novo Plano de Mobilidade Urbana, visando reduzir o uso de veículos e fazer com que o espaço público seja devolvido aos cidadãos. As Superquadras (*supermanzanas* em espanhol, *superilles* em catalão), idealizadas por Salvador Rueda, em 2011, são unidades urbanas de 400 x 400 metros que



Figura 13: Superquadradas de Barcelona.

Fonte: <https://www.yorokobu.es/supermanzanas-barcelona/>, acesso em 10 jan. 2018.

reúnem nove quadras do Plano idealizado por Ildenfonso Cerdá, em 1859, reduzindo o tráfego de veículos em seu interior e priorizando os pedestres. O projeto-piloto começou no bairro de *Poblenou*, entre as ruas *Badajoz*, *Pallars*, *Llacuna* e *Tànger*, e a previsão é que sejam implantadas em breve mais cinco superquadras em toda a cidade. Essa ação tática fase zero visa o teste do projeto, que tem pretensão de ser uma solução “universal” para a cidade, em um bairro ainda de baixa densidade.



Figura 14: Superquadras de Barcelona.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/795024/barcelona-inaugura-sua-primeira-superquadra-voltada-para-pedestres-e-ciclistas>, acesso em 15. jan. 2018.

Para dar a partida ao projeto, foram executadas, em colaboração com associações de vizinhos, empresas, professores e estudantes de arquitetura, ações táticas que consistiram em: fechamento dos quatro trechos de vias;

pinturas de piso redefinindo áreas de pedestres, ciclistas e de circulação de automóveis, tanto de moradores quanto de serviço; disposição de mobiliário de praça, jogos infantis, vegetação, entre outras; propondo apropriações alternativas das extensas áreas pavimentadas antes destinadas à circulação e estacionamento de automóveis e motocicletas.

O processo de projeto da superquadra do *Poblenou* se divide em três etapas, sendo que as duas primeiras representam ações táticas de curta e média duração, respectivamente, e a terceira simboliza as intervenções permanentes, consolidadas de acordo com os resultados das fases anteriores (SANSÃO FONTES, 2017). A etapa 1 teve quinze dias de duração e transformou o espaço através de intervenções temporárias reversíveis: implantação de mobiliário, pintura e revitalização das áreas, tais como a inserção de parques infantis, mesas de piquenique, áreas de descanso e circuitos de jogos. Segundo Sansão Fontes (2017), a etapa seguinte foi planejada para acontecer durante seis meses, na qual os esforços para a fase permanente já podem ser observados, mas é realizada de maneira temporária e com baixo investimento. Essa etapa possibilita ao usuário avaliar as novas possibilidades que os quase vinte mil metros quadrados podem oferecer e ao poder público medir os resultados das intervenções para poder planejar melhor a fase posterior.

A Agência de Gestão Ecologia Urbana é a instituição pública encarregada pelo projeto e a Câmara Municipal de Barcelona, por sua execução. Em reportagem, a responsável pela área de ecologia, planejamento urbano e mobilidade da Prefeitura de Barcelona, Janet Sanz, relatou que considera a iniciativa como pertencente à abordagem do Urbanismo Tático.

A gama limitada de atores sociais envolvidos no processo de projeto tem sido traduzida em dificuldades e problemas relacionados à aceitação da iniciativa. Mesmo o poder público organizando consultas periódicas aos moradores e trabalhadores para discutir e avaliar as propostas, os representantes de grupos a favor e contra a iniciativa criticaram seu processo de execução no *Poblenou*.

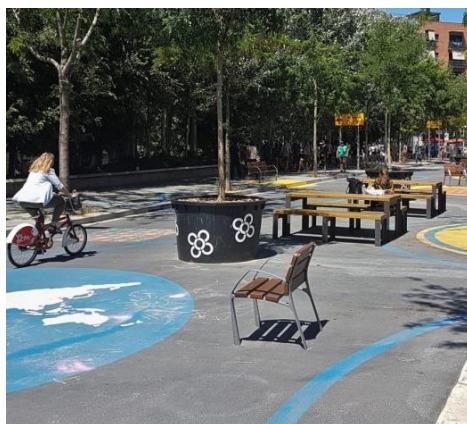
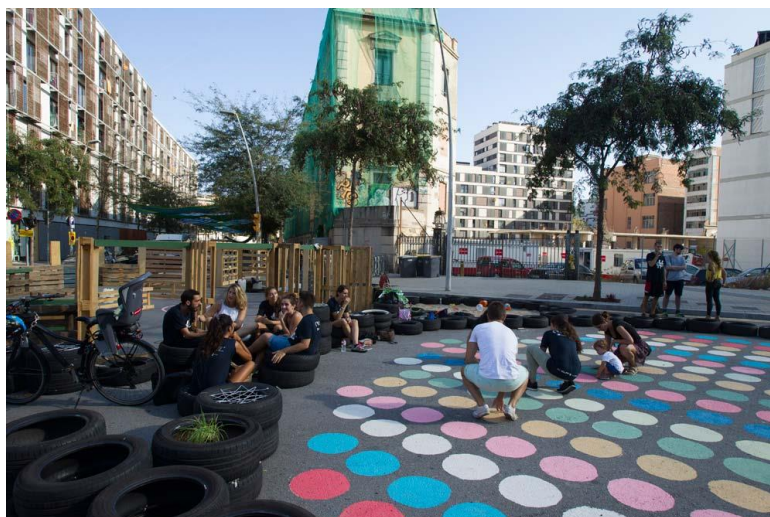


Figura 15: Superquadras de Barcelona. Fonte: <http://www.yorokobu.es/supermanzanas-barcelona>, acesso em 10, jan. 2018.

Figura 16: Fechamento de ruas nas Superquadras. <https://www.archdaily.com.br/br/880180/superquadras-de-barcelona-e-ruas-completas-o-que-elas-tem-em-comum>, acesso em 10, dez. 2017.

De acordo com Sansão Fontes (2017), o Coletivo *Superilla Poblenou*²⁸ - favorável ao projeto - e a Plataforma dos Afetados pela *Superilla*²⁹ - contra a intervenção -, criticam a forma como as Superquadras foram aplicadas e relatam que a comunidade não foi consultada previamente. A autora acrescenta que ao redor do bairro é possível identificar diversas faixas de protesto contra a realização da iniciativa.

Além da questão da participação social, o ponto crítico mais expressivo relativo à implantação das Superquadras é a escolha do bairro *Poblenou* como local para testar o projeto piloto. A região conta com baixa densidade de comércio, de tráfego e de edifícios, e com elevada oferta de área verde por habitante, portanto, não se configura como uma área em que os problemas são evidentes e que necessita de uma ação emergencial para atacá-los (SANSÃO FONTES, 2017). Talvez, por isso, a importância do equilíbrio entre oportunidades para carros e pedestres, que aumenta a oferta de espaços livres públicos em vizinhanças, tenha passado despercebida para alguns moradores. Mais ainda, as Superquadras tocam em uma mudança de hábito que, ainda, precisa ser fortalecida para maior compreensão desse tipo de iniciativa que parte da subversão do senso comum e transforma vias de tráfego de veículos em ruas exclusivas para pedestres. Contudo, os testes das Superquadras estão apenas no começo e podem funcionar como importante tática em Barcelona se seus resultados - os erros, equívocos e acertos - forem incorporados como parte de seu processo e como aprendizagem para intervenções posteriores.

²⁸ Collectiu Superilla (SANSÃO FONTES, 2017). Tradução: Adriana Sansão Fontes.

²⁹ Plataforma d'Afectats per la Superilla (SANSÃO FONTES, 2017). Tradução: Adriana Sansão Fontes.

B. O PROJETO CENTRO ABERTO DE SÃO PAULO

Atualmente, o Brasil não conta com uma gama variada de exemplos de ações táticas, muito menos de ações fase zero que testam projetos urbanos antes que investimentos permanentes sejam feitos. No país, ainda nos deparamos com modelos de planejamento e de projeto urbano marcados por mecanismos tradicionais. Porém, nos últimos anos, pudemos observar, na cidade de São Paulo, esforços em colocar a feição tática em prática, e, principalmente, do teste e da experiência na escala humana através de ações fase zero, visando à ativação de espaços públicos. O projeto Centro Aberto, criado pela Prefeitura de São Paulo, teve como objetivo transformar espaços públicos da área central da cidade por meio de ações rápidas, de baixo custo e de fácil execução (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015).

A iniciativa foi iniciada, em 2013, sob consulta do escritório Gehl Architects, e resultou em propostas conceituais para quatro projetos pilotos no centro de São Paulo, que, no ano seguinte, foram desenvolvidos e adaptados pela SP-Urbanismo para serem viabilizados como intervenções temporárias (POMPEO, 2017). A SP-Urbanismo é uma empresa pública da cidade de São Paulo, criada em 2009, que faz parte da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL). O projeto iniciou a partir de estudos baseados na metodologia “*Public space-public life*” (Espaço público-vida pública), de Jan Gel (2013, p.66), que parte da identificação de áreas que necessitam de uma iniciativa especial, da avaliação de efeitos de intervenções ou da qualificação das interações dos espaços públicos com a vida urbana.



Figura 17: Largo São Francisco.
Fonte: Aline Barata, 2017.

As primeiras intervenções foram implantadas, em setembro de 2014, no Largo São Francisco e no Largo Paissandu, utilizando materiais de baixo custo e de rápida execução. O projeto atuou exclusivamente em espaços públicos: praças existentes, áreas residuais de metrô e ruas. No início, houve a tentativa de incorporação de áreas privadas no projeto, como estacionamentos de veículos próximos a espaços públicos, mas não obtiveram sucesso e apoio necessário para sua realização (CAMPOS, 2017).

Segundo Eduardo Pompeo (2017), um dos urbanistas responsáveis pelo projeto na época, a escolha das áreas partiu de três premissas - reapropriação, mobilidade e permanência - e levou em consideração o potencial de transformação dos espaços públicos, tendo como objetivos principais: a priorização de pedestres e ciclistas; o aumento de oportunidades de permanência nos espaços públicos durante o dia e a noite; o incentivo à ocupação desses espaços por usuários de diferentes faixas etárias, de renda e de gênero; e o fomento do comércio de rua como forma de ativação urbana. No início do projeto Centro Aberto, a SP-Urbanismo atuou não só repensando o projeto dos espaços públicos, mas também realizando melhorias em termos de mobilidade urbana, reprogramando cruzamentos, ciclofaixas e faixas de pedestres, e oferecendo novos bicicletários e estações para aluguel de bicicleta.

Pompeo (2017) acrescenta que a SP-Urbanismo se preocupou em não apenas realizar um mero embelezamento dos espaços públicos, mas sim, colocar em prática uma experiência de recuperação e ativação desses espaços, que pudesse avaliar seus impactos em tempo real. Pesquisas periódicas, qualitativas e quantitativas, foram realizadas antes e depois da implantação das intervenções e se basearam em indicadores da utilização dos espaços públicos, como: fluxo de pedestres e ciclistas, permanência nos

espaços públicos, estudos de travessias de pedestres, entrevistas com usuários e comerciantes locais, registro de gênero e faixa etária dos usuários.

Em relação ao envolvimento social, o projeto contou com diferentes ações em cada contexto, e consequentemente, obteve resultados distintos. Algumas intervenções tiveram boa avaliação pelos usuários, mesmo não contando com amplo processo participativo, como no Largo São Francisco. Outras foram inviabilizadas pela mobilização de moradores contrários à iniciativa, como no Bixiga, ou nasceram de uma demanda direta da comunidade local, como no Largo General Osório, considerada como uma das intervenções mais positivas do projeto.

Mesmo sendo uma forma de atuação predominantemente *top-down*, foi sua condição de teste e de experiência na escala humana que permitiu o enriquecimento do engajamento social, pois mostrou concretamente para a população as possibilidades de transformação dos espaços públicos subutilizados do centro de São Paulo. E tudo isso foi feito de uma maneira clara, acessível e palpável para o cidadão comum. Devido aos resultados positivos dos projetos pilotos, novas propostas foram desenvolvidas e aplicadas em três localidades no centro de São Paulo, em 2016. A atual gestão tem interesse em ampliar o programa para mais dez praças (POMPEO, 2017). A princípio, a iniciativa tinha o intuito de ser um projeto piloto de transformações permanentes, mas o que percebemos hoje, é que ainda não há planos concretos para isso. A condição temporária dos materiais e mobiliários aplicados nas áreas de intervenção do projeto Centro Aberto se mantém, tendo alguns deles sido ajustados para atender questões de durabilidade a médio prazo.

Atualmente, o projeto conta com cinco intervenções, sendo quatro praças e uma rua: Largo de São Francisco, Largo de São Bento, Praça General Osório, Largo Paissandu e Rua Galvão Bueno. De maneira geral, as praças contam com mobiliários móveis - como cadeiras de praia e guarda-sóis -, deck de madeira, jogos – como *ping-pong* e xadrez – e bancos fixos de madeiras. Em cada praça foi implantado um container que estoca todos os mobiliários móveis durante a noite e abriga brinquedos, livros e revistas, além de monitores responsáveis por zelar pelo espaço durante o dia. Em todas as praças do projeto Centro Aberto é possível observar a presença de viaturas policiais.



Figura 18: Mapa das intervenções do projeto Centro Aberto.

Fonte: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/centro-aberto/>, acesso em 10, jan. 2016.



Figura 19: Largo São Francisco.

Figura 20: Largo de São Bento.

Fonte: Aline Barata, 2017.

Para realizar a manutenção e a organização de atividades, foi realizado um processo de licitação para escolha de empresas responsáveis. Essas empresas não têm a responsabilidade de criar e propor atividades para os espaços, seu papel é de mediação, devendo executar e organizar eventos de acordo com a procura dos usuários. Quem autoriza o acontecimento dessas atividades é a Prefeitura Regional da Sé (CAMPOS, 2017).

Mesmo considerando o projeto Centro Aberto como tática de ocupação temporária na recuperação e ativação de espaços públicos subutilizados, que adota materiais de baixo custo e de rápida execução, Eduardo Pompeo (2017) não conceitua a iniciativa como Urbanismo Tático. Nesse caso, o motivo é atribuído ao fato de que o projeto foi idealizado e elaborado pelo governo municipal (*top-down*) e de que o Urbanismo Tático é interpretado como uma ação da sociedade civil (*bottom-up*), que tenciona o limite da legalidade. Desta forma, percebemos que a ampla compreensão de que a feição tática vai além das iniciativas advindas de esforços da sociedade civil ainda enfrenta algumas barreiras, principalmente no âmbito das autoridades públicas, que, muitas vezes, conhecem o termo, mas desconhecem suas distintas formas de aplicação.

As intervenções criadas pelo projeto Centro Aberto ainda não se configuraram como projetos permanentes, mas serviram para encorajar novos usos e impulsionar a implantação da iniciativa em novos espaços públicos do centro de São Paulo. Diferentemente das Superquadras de Barcelona, que reprogramaram ruas e quadras inteiras, o projeto Centro Aberto atuou, predominantemente, reativando praças existentes. A iniciativa também contou com a criação de ciclofaixas e novos cruzamentos em vias, mas, de maneira geral, as transformações não exigiram uma mudança de hábito expressiva na cidade. Mesmo assim, em alguns casos, as

intervenções não foram implantadas por conta de insatisfação popular, como no Bexiga. Para isso, as pesquisas pré-ocupação foram essenciais para medir e avaliar a viabilidade das intervenções, e os levantamentos pós-ocupação continuam a verificar seus impactos e desdobramentos.

2.1.2. INTERVENÇÕES TEMPORÁRIAS

Diferentemente das ações fase zero, as **intervenções temporárias** não operam necessariamente como teste ou experimento para avaliar um tipo de projeto e seu retorno, mas podem atuar de forma tática, impulsionando transformações permanentes. Destacaremos nessa seção a feição transformadora imbuída nas intervenções temporárias e seu alcance enquanto ferramenta tática. Ao final da seção destacaremos dois exemplos de iniciativas temporárias que transcendem os limites temporais e passam a ser garantidas por meio de políticas públicas (Vagas Vivas), ou tornam sua temporalidade regular (Ruas de Lazer).

O estudo da importância dos usos temporários emergiu nos anos 1980 na Europa Ocidental (BENNER, 2013). Um importante iniciador desses trabalhos nos anos 2000 foi o *Studio Urban Catalyst* de Berlim, que demonstrou, em publicações próprias, algumas motivações e tipologias de usos temporários. Os autores Oswalt, Overmeyer e Misselwitz (2013) apontam que as manifestações temporárias não são novas, podendo ser identificadas nas mais antigas nações industriais. Mais além, outros autores estudaram a temática das experiências temporárias no ambiente urbano recentemente nas obras de Jeffrey Hou (2010), Tess Broekmans, Sjoerd Feenstra e Gert Urhahn, (2010), Mostafavi e Doherty (2010), Peter Bishop e Lesley Williams (2012), Philipp Oswalt, Klaus Overmeyer e Philipp Misselwitz (2013), entre outros. No Brasil, o termo também foi discutido

por Adriana Sansão Fontes (2013), que se dedicou ao estudo das intervenções temporárias contemporâneas como forma de transformação positiva dos lugares. Nos últimos anos, experiências temporárias têm sido incorporadas nos processos de planejamento de algumas cidades, impulsionando intervenções de baixo risco e custo. Podemos apontar o *Urban Street Design Guide* elaborado pelo *National Association of City Transportation Officials* (NACTO, 2013) que apresentou um capítulo sobre estratégias de projetos temporários, evidenciando o potencial de transformação dos espaços públicos e da mobilidade urbana.

As assim chamadas intervenções urbanas temporárias têm em sua essência o fator temporal, que é o que primordialmente as caracteriza, tendo, portanto, início e fim definidos (TEMEL, 2006). O termo temporário apresenta um sentido intermediário entre o efêmero e o provisório, que possuem definições opostas. O efêmero é compreendido como algo que tem vida curta e não pode ser estendido, já o provisório pode ter vida curta ou se tornar permanente enquanto não é providenciado outro elemento de melhor qualidade. “O temporário, por sua vez, seria algo que inicialmente tem a vida curta como o efêmero, mas que pode ser alongada como no provisório, embora sem ser um substituto precário de outra coisa” (TEMEL apud SANSÃO FONTES, 2012, p. 35). O uso temporário pode terminar por diversas razões, mas o fim como sentido de perda não existe no universo dos usos temporários, pois sua intenção nunca foi durar para sempre. Oswalt, Overmeyer e Misselwitz (2013) acrescentam que as intervenções temporárias são capazes de gerar impactos duradouros, mas seu objetivo principal é experimentar algo por um tempo e seu equilíbrio se encontra na busca pela redescoberta incessante. Desta forma, ser eficiente e se tornar

permanente não são os propósitos das iniciativas temporárias (OSWALT; OVERMEYER; MISSELWITZ, 2013).

Por sua vez, as experiências temporárias representam a condição permanente de constante transformação (FERGUSON, 2014), têm a capacidade de colocar o espaço em movimento, podem contribuir para a ativação de experiências urbanas imprevisíveis e tornar o ambiente urbano mais convidativo, dinâmico e interativo. Porém, o que pretendemos ressaltar aqui é sua intenção transformadora e sua feição tática. Tendo como característica primordial a intenção transformadora, destacamos o potencial das intervenções temporárias, enquanto experiências na escala humana, “de descobrir potencialidades, de recuperar lugares” (SANSÃO FONTES, 2012, p. 33). Ações rápidas, baratas e temporárias, além de parcerias com comunidades locais, permitem intervenções ágeis, flexíveis e responsivas (NACTO, 2013). Desta forma,

a intervenção temporária é a que se move no âmbito do transitório, do pequeno, das relações sociais, que envolve participação, ação, interação e subversão, e é motivada por situações existentes e particulares, em contraposição ao projeto standardizado, caro, permanente e de grande escala (SANSÃO FONTES, 2011, p.30).

Segundo Oswalt, Overmeyer e Misselwitz (2013, p.82), experiências temporárias no espaço urbano são ferramentas que podem transformar espaços, renovar usos, propagar novas ideias e reestabelecer limites em curto e longo prazo, desta forma, seu escopo de atuação é considerado tático. Os autores acrescentam que as táticas são dependentes do tempo, estão em constante movimento, exploram oportunidades favoráveis,

brincam com eventos, manipulam estratégias e transformam usos e funções (OSWALT; OVERMEYER; MISSELWITZ, 2013, p.83). Essa feição tática atua em um campo aberto de possibilidades, motiva transformações duradoras e conduz investimentos e melhorias no ambiente urbano (SANSÃO FONTES, 2012). Com isso, Ferguson (2014) defende o potencial que as experiências têm de, não somente impactar positivamente os espaços e seus usuários localmente, mas também, de se tornar protótipos, em que concepções e táticas de ação podem ser exportadas e replicadas em novos lugares. Oswalt, Overmeyer e Misselwitz (2013) reforçam que as intervenções temporárias podem contribuir para o equilíbrio social e a estabilização de comunidades.

Com a disseminação do uso temporário, o setor privado e interesses econômicos têm investido em novas intervenções interinas no espaço urbano (BISHOP; WILLIAMS, 2012), em áreas públicas ou privadas. Quando o investimento privado permeia o espaço público, seja em parcerias público-privadas, em processos de criação, desenvolvimento e manutenção de iniciativas temporárias, o princípio básico é a atração - de pessoas, capital, etc. Desta forma, o viés econômico de algumas ações temporárias pode até levar à ativação e à longevidade de uma área, mas pode excluir uma parcela da comunidade ao beneficiar apenas um grupo específico (OSWALT; OVERMEYER; MISSELWITZ, 2013). Portanto, privilegiaremos nessa dissertação o estudo das experiências temporárias que transformam espaços públicos e que não têm, como uma de suas principais características, o viés econômico.

Para demonstrar o potencial transformador das intervenções temporárias levantadas nessa seção, apresentaremos dois tipos de iniciativa que atuam buscando a ativação de espaços públicos e a subversão dos espaços

destinados para os veículos motorizados na cidade, equilibrando as oportunidades entre pedestres e carros. O primeiro exemplo tem o intuito de ilustrar a capacidade das experiências temporárias em transcender seus limites temporais e alcançar um caráter mais duradouro, através de sua regulamentação em termos de política pública. Nesse caso, apresentaremos o exemplo das Vagas Vivas (*parklets*) (A), que ocupam vagas de estacionamento de veículos para a construção de “parques portáteis”, e foram formalizados como política pública em parte do mundo, inclusive no Brasil. A segunda iniciativa é um exemplo de tática temporária que tem como objetivo transformar o uso das ruas, reduzindo as oportunidades para os veículos motorizados e tornando seu acesso exclusivo para pedestres, de maneira conjunta com atividades e eventos. Essas são as chamadas Ruas de Lazer (*Play Streets*) (B), que podem, ou não, ser sancionadas, mas têm o grande potencial de demonstrar novas possibilidades de uso e apropriação nas ruas, principalmente quando se tornam regulares. Ambos são exemplos de experiências temporárias que subvertem o uso de seus espaços originais, promovem a reflexão sobre a importância da rua enquanto espaço público e manifestam contra a dominância dos automóveis na cidade.

A. VAGAS VIVAS

As Vagas Vivas, denominadas em inglês como *parklets*, são extensões de calçadas que ocupam e transformam vagas de estacionamento em espaços exclusivamente voltados para pedestres, com o papel de subverter o uso do carro em prol da apropriação de pessoas, criando refúgios para o convívio social nas ruas. Tal iniciativa tem origem remota.



Figura 21: Vaga Viva no Rio de Janeiro.
Fonte: Aline Barata, 2016.

Ainda na década de 1970, a artista e paisagista norte-americana Bonnie Ora Sherk procurava explorar como a arte poderia ser utilizada para modificar positivamente os espaços públicos. Em parceria com o Museu de Arte de São Francisco, criou uma série de parques portáteis em espaços públicos de São Francisco, nos Estados Unidos, procurando demonstrar como instalações temporárias podem inspirar melhorias nas infraestruturas urbanas e o importante papel da arte como tática para reivindicar ambientes urbanos de qualidade. Segundo Lydon & Garcia (2015), uma das iniciativas mais marcantes foi a instalação de parques temporários em vagas de estacionamento em São Francisco, sendo considerada pioneira do movimento internacional *Park(ing) Day* que viria a acontecer 35 anos depois. A intenção dessas iniciativas está em evidenciar possibilidades de transformação do espaço urbano e de equilibrar a importância entre pedestres e carros (LYDON; GARCIA, 2015).

As Vagas Vivas promovem o uso do espaço público de forma democrática e permitem que a comunidade construa seu próprio espaço de convívio, mesmo que temporariamente. A substituição de vagas de estacionamento de rua pela instalação de áreas para permanência promove a subversão do uso original do espaço e permite novos locais de convívio social. Segundo a *National Association of City Transportation Officials* - NACTO (2013), faixas de estacionamento têm o potencial de sediarem uma grande variedade de usos para além dos quais são programadas, impulsionando a vitalidade urbana.



Figura 22: Ocupação de vagas de estacionamento realizadas pelo movimento Park(ing) Day em São Francisco nos anos 2000. Fonte:<http://www.graymatte rs.gatech.edu/2011/09/06/de sign-activism-parking-day-9-16-2011/>, acesso em 28 mai. 2015.



Figura 23: Portable Parks II, 1970, São Francisco, por Bonnie Ora Sherk. Fonte:<http://pacificstandardt imefestival.org/events/portab le-parks-iv-past-present-future-a-l-l-by-bonnie-ora-sherk/>, acesso em 10 ago 2016.

As conversões de vagas de carro em áreas de lazer, difundidas pelo movimento *Park(ing) Day*, passaram, nos últimos anos, a fazer parte das políticas públicas no Brasil, onde cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba e Belo Horizonte, por exemplo, criaram decretos que regulamentam que tais intervenções possam ser implantadas de forma menos burocrática. No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, em 2015, a Prefeitura, por meio do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH) implementou o programa Paradas Cariocas que permite a criação de “plataformas niveladas em vagas de estacionamento” que ampliam o passeio público (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2015).

Sua regulamentação foi realizada em forma de decreto (Nº 39.983 de 10 de abril de 2015) e a autorização para execução de vagas vivas pode ser requerida por pessoas físicas e jurídicas, que serão responsáveis pela instalação, manutenção, remoção e financiamento das intervenções. O proponente deverá dar entrada no processo na subprefeitura da região escolhida para executar o projeto, cuja autorização pode ser válida por um ano, podendo ser prorrogada a partir de nova solicitação. Os proprietários dos imóveis em frente à vaga viva proposta devem estar de acordo com a sua implantação e redigir um documento atestando sua autorização.



Figura 24: Etapas para realização de vagas vivas no Rio de Janeiro.

Fonte: <http://itdpbrasil.org.br/queroumaparadacarioca/>, acesso em 14, nov. 2017.

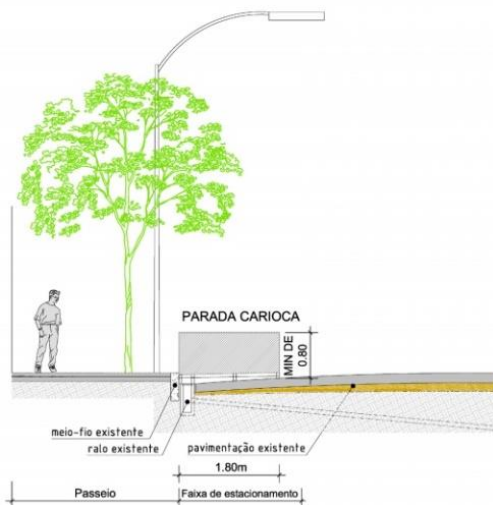


Figura 25: Paradas Cariocas.
 Fonte: <http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?id=5298038>, acesso em 10, nov. 2017.

Figura 26: Desenho técnico que ilustra as exigências das Paradas Cariocas.
 Fonte: <http://itdpbrasil.org.br/queroumaparadacarioca/>, acesso em 30, out. 2017.

O IPRH acompanha a análise do projeto, principalmente, verificando se o uso proposto atende às normas de acessibilidade universal e se traz

benefícios para a sociedade como um todo, e não para um grupo específico. O Instituto realça que o uso das Paradas Cariocas é público, não sendo permitidos o serviço e a instalação de estabelecimentos comerciais no espaço das vagas vivas. As Paradas Cariocas não poderão ser instaladas em vagas especiais para idosos e pessoas com mobilidade reduzida, em ciclofaixas ou ciclovias, ou em esquinas; não deverão obstruir rampas de acesso, faixas de travessia de pedestres, pontos de ônibus e de taxi, equipamentos de combate a incêndio, ralos e bueiros; e precisarão ter identidade visual diferente do estabelecimento comercial em frente e conter proteção de no mínimo oitenta centímetros de altura, como guarda-corpo, balizadores ou vasos de planta (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2015).

A análise do pedido, pela subprefeitura local levará em consideração o limite máximo de 15% de vagas suprimidas na mesma via e parâmetros como sustentabilidade, criatividade e adequação do uso ao local. Uma vez aprovada, o mantenedor assinará o Termo de Cooperação e poderá iniciar a instalação do equipamento (ITDP Brasil, 2015). A vaga viva ficará disponível durante vinte e quatro horas por dia, nos sete dias da semana, e deverá conter uma placa contendo informações básicas sobre seu uso público (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2015).

Atualmente, o Laboratório de Intervenções Temporárias e Urbanismo Tático (LabIT)³⁰ mapeou oito vagas vivas existentes na cidade do Rio de Janeiro, sendo duas intervenções no Leblon, duas em Copacabana, duas na

³⁰ Laboratório do pertencente ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, coordenado por Adriana Sansão Fontes.

Barra da Tijuca, uma em Ipanema e outra no Centro. Os números podem ser ainda pouco expressivos, mas demonstram como a iniciativa vem sendo impulsionada no contexto carioca. As áreas onde as vagas vivas foram implantadas se configuram como locais ativos que já recebem investimentos e contam com oferta de espaços livres públicos. Sua regulamentação não especifica ou estabelece critérios para estimular a implantação de intervenções em locais com baixa oferta de espaços livres públicos e de áreas verdes, por exemplo, podendo levar à concentração de vagas vivas em determinadas regiões da cidade.

De maneira geral, podemos observar que as Vagas Vivas têm se configurado como uma ação tática que propõe a ampliação de espaços públicos na cidade a partir da subversão de usos das vagas de estacionamento viárias. A feição temporária vem sendo disseminada e, com isso, tem sido formalizada em termos de política pública no Rio de Janeiro e em outras cidades do Brasil.

B. RUAS DE LAZER

As também chamadas Ruas de Lazer (*Play Streets*) foram identificadas por Lydon e Garcia (2015), como ações que têm o potencial de transformar positivamente a vida urbana e indicar possíveis mudanças a longo prazo, além de dar ao pedestre condição prioritária nas questões urbanas.



Figura 27: Ruas de Lazer, em Nova York.
Fonte: Aline Barata, 2017.

Em termos gerais, as Ruas de Lazer são as ruas temporariamente fechadas ao tráfego de veículos, tornando-se exclusivas para o uso de pedestres e ciclistas. O reaproveitamento temporário da rua provou ser um método rápido e de baixo custo de manter áreas de lazer e de recreação para a comunidade, ao mesmo tempo em que reivindica a vida social nesses locais (LYDON; GARCIA, 2015). O fechamento temporário do tráfego de veículos em ruas para o uso das pessoas foi também apontado por Lydon e Garcia (2015) como importante iniciativa que devolve para os pedestres e ciclistas o direito de usar a rua livremente por um determinado período de tempo. Os autores apontam que a abertura temporária de vias para o uso de pedestres “demonstra o importante papel desempenhado pelos cidadãos ao usar o espaço aberto primário da cidade, a rua”³¹ (LYDON & GARCIA, 2015, p.42).

Essa é iniciativa tem origem no plano piloto da *New York City Parks and Playgrounds* em que se proibiu o tráfego de veículos em determinadas vias no horário que as crianças deixavam as escolas, em Nova York, em 1909, a fim de evitar acidentes e tornar o espaço da rua mais seguro. Essa iniciativa influenciou o *Summer Play Street Program*, que desde 1914 abre as vias para os pedestres durante o verão.

³¹ Show the important role citizens have played in using a city’s primary form of open space, the street (LYDON & GARCIA, 2015, p.42). Tradução nossa.



Figura 28: Summer
Streets, Nova York.
Fonte: Aline Barata,
2017.

Figura 29: Summer Play
Streets, em 1914, em
Nova York.
Fonte: http://www.silive.com/news/index.ssf/2014/06/pal_celebrates_100_years_of_fr.html,
acesso em 20 mai. 2016.



Apesar de sua popularidade, o programa quase foi extinto com o crescimento do número de automóveis e dos subúrbios em Nova York (LYDON; GARCIA, 2015). Entretanto, tal iniciativa ressurgiu em 2008 (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.118) e transforma o uso das principais ruas em *Manhattan* durante três sábados consecutivos, no mês de Agosto, entre às 7 horas da manhã e 1 hora da tarde. *Summer Streets* é um projeto do Departamento de Transporte da cidade de Nova York (DOT), que, juntamente com outros parceiros públicos e privados, reúne cerca de trezentas mil pessoas e encoraja o uso de meios de transporte mais sustentáveis, como o caminhar e andar de bicicleta. O evento é gratuito e conta não apenas com o fechamento temporário de avenidas da Ponte do *Brooklyn* até o *Central Park*, mas também oferece atividades temporárias variadas ao longo de toda sua extensão.

No Brasil, algumas cidades adotaram a iniciativa de ruas abertas temporárias devido à crescente reivindicação popular. Há décadas, a cidade do Rio de Janeiro realiza o fechamento temporário de algumas de suas principais vias aos domingos e feriados, como, por exemplo, a Avenida Atlântica, em Copacabana, a Avenida Vieira Souto, em Ipanema e a Avenida Infante Don Henrique, no Aterro do Flamengo. A interrupção temporária do tráfego de veículos em algumas ruas para a realização de feiras e mercados ao ar livre também é uma prática recorrente na cidade. A subversão do uso da rua é uma prática que faz parte do senso comum do carioca e amplia a oferta de espaços públicos de lazer e de fruição pública na cidade, mesmo que temporariamente. Em contrapartida, ambos os casos de fechamentos temporários de rua não se configuram como uma tática urbana por não fazerem parte de uma estratégia ou um projeto maior para a cidade.

Em São Paulo, em junho de 2016, a Prefeitura oficializou o fechamento da Avenida Paulista aos domingos. Desde outubro de 2015, o tráfego de veículos é interrompido e a avenida é aberta exclusivamente para os pedestres. Antes de sua implementação, o debate estava baseado no receio acerca da viabilidade do fechamento temporário de uma das principais avenidas da cidade de São Paulo. Mesmo tendo o exemplo de experiências semelhantes em diferentes cidades do mundo, esperava-se, de certa forma, que “algum modelo de estudo de tráfego fosse capaz de comprovar a viabilidade da intervenção” (POMPEO, 2017). Foi a partir dos primeiros domingos abertos às pessoas que, então, os verdadeiros desafios operacionais puderam ser analisados, estudados e direcionados para soluções compatíveis. Desta forma, podemos dizer que a experiência na escala humana, nesse caso, conduz o desenvolvimento da iniciativa, além de garantir um dia da semana exclusivo para pedestres e ciclistas, livre dos veículos motorizados.



Figura 30: Paulista Aberta.
Fonte: Aline Barata, 2016.

Com a oficialização da iniciativa em 2016, também foi criado o Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas com membros da sociedade civil e entidades, para fiscalizar as iniciativas e sugerir melhorias para o programa (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016). Nesse momento, além do fechamento regular da Avenida Paulista ter sido oficializado, o projeto expandiu para cerca de vinte e oito vias pela cidade de São Paulo, que, a partir da nova gestão da Prefeitura de São Paulo, foi suspenso em algumas delas.

Além da demonstração de possibilidades de uso do espaço da rua, o fechamento temporário de vias pode servir como meio para propor e estimular mudanças a longo prazo. Um exemplo disso é o projeto *Nábřeží žije* (em português, Vida à beira do rio) criado em 2003, em Praga, na República Tcheca, a partir do envolvimento da Prefeitura de Praga, do Departamento de Desenvolvimento Urbano e da associação cívica Auto*Mat. O projeto propôs o fechamento temporário de uma das principais artérias da rede de transportes de Praga, a rua *Smetanovo nábřeží*. Essa rua está situada na principal área da cidade, Praga 1, em meio aos principais pontos turísticos, e é responsável por conectar diferentes regiões por meio das pistas de rolamento para o tráfego de veículos e do transporte público existente, duas linhas de veículo leve sob trilhos (*tram*).

A iniciativa teve como objetivo investigar possíveis soluções para o problema do congestionamento na rua *Smetanovo nábřeží* e testar a possibilidade de sua transformação permanente com o fechamento para o tráfego de veículos motorizados, criando uma rua compartilhada entre pedestres, ciclistas e o veículo leve sob trilhos existente. A ação foi colocada em prática no outono de 2006, com o fechamento temporário da rua

Smetanovo nábřeží aos sábados, reunindo atividades culturais, debates, comida de rua, oficinas, etc. A ideia era que os resultados do evento pudessem oferecer dados qualitativos e quantitativos para o plano estratégico de Praga realizado pelo Departamento de Desenvolvimento Urbano.



Figura 31: Rua
Smetanovo nábřeží.
Fonte: Aline Barata,
2018.

Figura 32: Projeto
Nábřeží žije na
Smetanovo nábřeží.
Fonte: <http://www.nabrezije.cz/english>,
acesso em 16 mar.
2017.



O projeto foi uma tentativa de ação fase zero que, através de parcerias público-privadas, entre empresas, instituições e autoridades públicas, visou transformar a configuração da rua em questão. A iniciativa não obteve sucesso, mas incentivou a criação e o desenvolvimento de uma experiência temporária de Ruas de Lazer em escala nacional. O evento, que tinha o Município de Praga como o principal organizador, ocorreu pela última vez em 2013 e não seguiu adiante por falta de apoio político, mas serviu de base para o desenvolvimento do movimento *Different City Experience* (em tcheco, *Zažít město jinak*, e em português, Experiência Urbana Diferente) organizado pela associação cívica local Auto*Mat, que acontece todos os anos na cidade, desde então. A iniciativa consiste no fechamento temporário de algumas ruas para o tráfego de veículos, não somente em Praga, mas também em outros municípios da República Tcheca, e teve como inspiração o evento *Summer Streets* de Nova York. O festival vem ganhando cada vez mais espaço, e, em 2017, o evento aconteceu em sessenta e oito espaços da cidade e em cerca de vinte outros municípios da República Tcheca (ŠOTOLA, 2017).

As Ruas de Lazer em questão são criadas durante o segundo sábado de Setembro³², e os horários de funcionamento variam de acordo com a localidade e os tipos de atividades realizadas em cada rua. Segundo Martin Šotola (2017), um dos membros do grupo Auto*Mat, em abril, a associação abre o processo de inscrição e designação de responsáveis para as Ruas de Lazer que irão compor o evento. A partir disso, começa o período de preparação do festival, que o grupo Auto*Mat organiza e divulga, com o apoio político e financeiro da Prefeitura Municipal e das subprefeituras. Esses responsáveis são chamados de “organizadores locais” e podem ser

³² Mesma data em que acontece a Semana de Mobilidade na Europa (*European Mobility Week*).

compostos por qualquer pessoa física ou jurídica, que são encorajados a procurar investimento financeiro e patrocinadores. Uma das ruas mais movimentadas, quando fechada temporariamente para o tráfego de veículos, é a rua *Americká*, localizada em Praga 2, cujos organizadores realizam financiamento colaborativo e recebem auxílio de lojas e restaurantes da região (ŠOTOLA, 2017).



Figura 33: Evento *Different City Experience*, em Praga. Fonte: <https://www.auto-mat.cz/our-activities/a-different-city-experience/>, acesso em 30, mar. 2017.

Todo ano, as autoridades públicas avaliam as ruas escolhidas e são responsáveis por permitir ou não o fechamento temporário das ruas. Por motivos variados, seja pela importância do segmento viário no contexto urbano ou por interesses econômicos, o fechamento temporário nem sempre é gratuito. Algumas subprefeituras oferecem concessões para o fechamento temporário da rua, enquanto outras não apoiam ou até proibem o acontecimento do evento. Desde o fim do projeto *Nábřeží žije* (Vida a

beira do rio), a Prefeitura Municipal de Praga e a subprefeitura de Praga 1 não permitem a realização do evento *Different City Experience* rua *Smetanovo nábřeží* (ŠOTOLA, 2017). Como a iniciativa tentou, por muitos anos, realizar o fechamento permanente da rua *Smetanovo nábřeží*, o poder público – que se posiciona de maneira contrária à interrupção do tráfego de veículos na via - impede que o evento *Different City Experience*, nem ao menos temporariamente, realize qualquer intervenção no local. A proibição da iniciativa reforça o papel das experiências temporárias como ferramentas que semeiam mudanças a longo prazo.

Nesse exemplo, a experiência temporária teve como objetivo o teste de uma possível transformação permanente, que foi inviabilizada por falta de apoio político, mas que inspirou e impulsionou o uso temporário de maneira regular na República Tcheca. As Ruas de Lazer, através da iniciativa *Different City Experience*, demonstram usos alternativos para ruas e outros espaços públicos de maneira temporária e estimulam sua implementação de forma conjunta, a partir da interação entre comunidade, organizadores, estabelecimentos comerciais, instituições e autoridades públicas.



Figura 34:
Fechamento
temporário de ruas
pela iniciativa
Different City
Experience, em
Praga.

Figura 35:
Intervenções em
praças durante o
evento.

Fonte: Aline
Barata,
2017.



2.2. MICROPOLÍTICAS HÍBRIDAS

Nessa seção, apresentaremos a segunda premissa da feição tática: as micropolíticas híbridas. Iniciaremos apresentando as definições relacionadas às micropolíticas, e em seguida, o termo híbrido. O que gostaríamos de destacar aqui é o potencial das táticas híbridas na transformação positiva dos espaços públicos, na medida em que permitem que as decisões sejam tomadas coletivamente e localmente, resultando em micropolíticas. Vemos a condição híbrida das micropolíticas táticas como ação coletiva na luta contra a política neoliberal e processos participativos insatisfatórios, delegando à dimensão social, quando muito, o caráter de consulta. A chamada “participação social”, muitas vezes buscada por autoridades públicas para integrar, de alguma forma, a sociedade civil na escolha do que acontece na cidade, na maioria dos casos, não resulta em um processo participativo de fato. Nessa seção, colocaremos em discussão o potencial das táticas híbridas, que mesclam atuações advindas do poder público e das diferentes camadas sociais no processo de tomada de decisão. Essas táticas híbridas representam micropolíticas, agindo localmente e promovendo impactos no nível macro. A questão central que nos propomos a desenvolver aqui é: como o envolvimento híbrido de pequena escala pode se configurar como uma política tática e criar uma posição duradoura nas estratégias dos governos municipais?

2.2.1. MICROPOLÍTICA

O termo “micropolítica” é apresentado por autores de diferentes áreas de conhecimento, como filosofia, psicologia, administração, arquitetura e urbanismo, entre outras, e vem sendo discutido, mesmo sem consenso, entre os autores. Dentre os principais autores que tratam do tema, destacamos Deleuze e Guatarri, Michael de Certeau e Michel Foucault.

O conceito de micropolítica na obra *Mil Platôs* de Gilles Deleuze e Felix Guattari (1995), é sustentado por uma discussão filosófica baseada na dualidade, na comparação e na relação entre categorias. Termos como molar e molecular, macro e micropolítica permeiam o debate dos autores, e são oriundos da formação de Felix Guattari em Farmácia (GUATTARI; ROLNIK, 1996). Deleuze e Guattari (1995) encaram os termos macro e micro como dois modos de recortar a realidade, e partem do princípio de que “tudo é político, mas toda política é ao mesmo tempo macropolítica e micropolítica” (DELEUZE; GUATTARI, 1995, p. 90). Segundo os autores, a macropolítica molar e a micropolítica molecular são distinguíveis ao nível analítico, mas inseparáveis de fato, e definem que a macropolítica opera assumindo o formato de macrodecisões, enquanto que a micropolítica age no detalhe. “A forma micro é um modo de recortar a realidade a partir do campo das forças, na medida em que essas também produzem afetos, desejos, modos e realidades” (GUIZZO, 2008, p.112). Para Guattari e Rolnik (1996, p.127), a questão micropolítica é equivalente a “uma questão analítica das formações de desejo no campo social” e diz respeito ao “entrelaçamento [...] entre molar e molecular, micro e macro etc” (FERREIRA NETO, 2015, p.403).

Em relação à formulação do processo político, Deleuze e Guattari (1995) reconhecem que as micropolíticas possuem um caráter de imprevisibilidade, considerando que a política, mesmo operando por macro decisões, está mergulhada necessariamente em um mundo de indeterminações, possuindo, assim, “julgamentos molares, mas seu acontecer é micropolítico” (FERREIRA NETO, 2015, p.402). Observamos, assim, que “a micropolítica não se define pela pequenez de seus elementos, mas pela natureza de sua massa” (FERREIRA NETO, 2015, p.401), cuja

“potência micropolítica ou molecular” não cessa em agitar e remanejar os segmentos macropolíticos (DELEUZE; GUATTARI, 1995, p. 92).

Analisando o conceito de micropolítica através das análises de Michael de Certeau (1991), Foucault (2010) e Schatki (2006), podemos identificar outras interpretações que renovam sua compreensão. Oliveira e Cavedon (2013) apresentam as micropolíticas como processos organizativos em um espaço de práticas (assim como na visão de Foucault, 2010 e Schatzki, 2006) de confronto e transgressão de um ordenamento social, em meio às esferas normativas dos processos de gestão (para Certeau, 1991). Se o espaço de práticas que constituem as micropolíticas é compreendido como o “cotidiano organizacional” (OLIVEIRA; CAVEDON, 2013, p.167), a dimensão micropolítica das práticas do cotidiano refere-se às ações dos indivíduos que podem “transgredir ou estabelecer outros processos de organização social, imbricados nas condições de existência vigentes” em meio à esfera de normatividade social (OLIVEIRA; CAVEDON, 2013, p.158).

Guizzo (2008) apresenta o termo “micropolítica urbana” e o relaciona com o campo da Arquitetura e Urbanismo, como a possibilidade de ver as práticas políticas como produtoras de realidades, por meio “das forças que as povoam e que induzem, inibem, facilitam ou dificultam ações” (GUIZZO, 2008, p.112). Desta forma, a autora trata a questão micropolítica de maneira mais subjetiva, como campo de forças “que insiste em permanecer velado, subterrâneo, enquanto a macropolítica trata das formas, do que se dá facilmente à nossa percepção” (GUIZZO, 2008, p.112). Nesse sentido, ela ressalta que o espaço urbano é um conjunto de relações de forças e de produções de subjetividades, e que não devemos reduzir o espaço apenas à dimensão macro, sugerindo, assim, um “micro olhar que

pode cartografar as forças das práticas espaciais”, tipos de subjetividade e formas de viver (GUIZZO, 2008, p.112).

Em oposição a uma sociedade reduzida a uma ordem rígida, a micropolítica surge como a abertura de um “espaço de possibilidades” que, segundo o filósofo francês Rancière (2011, p.42)³³, se refere a áreas com arranjos indefinidos que guardam o potencial crescente de novas oportunidades (STAVRIDES, 2014, p.83): novas possibilidades de recuperação e ativação de espaços públicos, de combinação de diferentes atores sociais (poder público, entidades e sociedade civil) e atuações macro e micro, podendo atuar de maneira tática se lançado um “micro olhar” para as necessidades e expectativas em pequena escala.

A ação de micro intervir no espaço urbano também faz parte da teoria da Acupuntura Urbana, de Jaime Lerner (2010, p.8), que a define como “uma centelha que inicia uma ação e a subsequente propagação desta ação”. As micropolíticas também buscam transformações em pequena escala e a criação de reações positivas na escala da cidade, mas partem do caminho inverso da acupuntura urbana. A atuação no nível micro não garante que uma intervenção imposta e isolada impulsione, por si só, a transformação de uma área. Deixar nas mãos das regulações do mercado e dos investimentos privados a recuperação de uma área pode comprometer seus resultados e contorcer seus benefícios. As micropolíticas partem das relações sociais, se propõem a ouvir o “som das pessoas”³⁴ para então

³³ Em sua obra *A Política da Estética*.

³⁴ No livro *Acupuntura Urbana*, Lerner (2010) aponta que uma boa acupuntura permite que “o som normal das cidades possa ser ouvido” para então “ser afinado”. Em contrapartida, interpretamos que as micropolíticas partem da apuração do som das pessoas, não de uma percepção puramente espacial.

recuperarem e transformarem os espaços, ao contrário da acupuntura urbana que parte, a priori, de relações espaciais.

Os processos de planejamento tradicionais, através de ações impositivas e controladoras, organizam e determinam o que acontece na cidade em uma tentativa infinita de trazer ordem ao caos da cidade (OSWALT; OVERMEYER; MISSELWITZ, 2013), e suprimem, pela força e pelo poder, seus atores sociais e eventos imprevisíveis. Em contrapartida, as micropolíticas incorporam, como tesouro e aliado, cenários, atores sociais e condições urbanas propícias para a transformação de seus espaços. A questão micropolítica se apoia na busca da sociedade por novas formas de participação e pode se constituir, assim, como forma de equilibrar, na arena social, as oportunidades de acesso e escolha em termos políticos, e de descentralizar o poder, gerando novos conteúdos, formas e práticas (SOARES, 1998). Autores como Ulrich Beck, Anthony Giddens e Scott Lasch (1997, p.35 apud CANELLO, 2003), definem micropolítica como ação que “significa moldar a sociedade de baixo para cima”. Desta forma, reconhece-se a importância das interações híbridas - *bottom-up* e *top-down* - das micropolíticas, na medida em que assumem os desafios e insucessos de planos impostos e solitários. As ações micropolíticas identificam os atores sociais, “fortes e fracos”³⁵, e os integram como aliados no nível micro (OSWALT; OVERMEYER; MISSELWITZ, 2013, p.85).

As micropolíticas se assemelham ao termo “micro planejamento” (ROSA, 2010), por se explorarem alternativas de atuação urbana capazes de absorver a realidade emergente de pequena escala, e orientar táticas

³⁵ Strong and weak actors (OSWALT; OVERMEYER; MISSELWITZ, 2013, p.85). Tradução nossa.

híbridas, que propõem interações *bottom-up* e *top-down*, através do estabelecimento de conexões e redes estratégicas. As experiências micropolíticas passam a ser transformadoras na medida em que são associadas com o poder de decisão das autoridades públicas. Nesse sentido, a coletividade passa a ser encarada como aliada para repensar a cidade em termos urbanísticos, principalmente os espaços de domínio público, e a feição híbrida como ferramenta para garantir interações entre *bottom-up* e *top-down*.

Com isso, podemos perceber que as micropolíticas são compreendidas por intrínsecas relações que transcendem escalas macro e micro em termos filosóficos, políticos e sociológicos. Nessa dissertação utilizamos o termo “micropolíticas híbridas” para reforçar a percepção da importância de interações entre escalas e atores sociais, e ressaltar a importância de ações simétricas que igualam as contribuições das autoridades públicas com as da sociedade. Para compreender as definições, a importância e o alcance das micropolíticas híbridas, apresentaremos a seguir os princípios das táticas híbridas.

2.2.2. TÁTICAS HÍBRIDAS

O fortalecimento da feição participativa nos processos de planejamento e na tomada de decisões na cidade é observado a partir da década de 1960, quando a justiça social e o empoderamento dos cidadãos passaram a fazer parte das discussões. Segundo Day e Parnell (2003), o termo “empoderamento” representa a dominância de um poder sobre outras partes ou a ação isolada dos cidadãos como forma de manifesto, por exemplo. Já o termo “participação” possui diversas interpretações, conotações e motivações: pode ser disseminado por uma causa política ou

mecanismo de mudança social, ferramenta capaz de incluir mais pessoas no processo de projeto, ou, simplesmente, como uma forma de tornar seus projetos mais responsivos para seus usuários, ouvindo as pessoas ou as deixando liderar (DAY; PARNELL, 2003). Collins e Ison (2006) acrescentam que a epistemologia da palavra “participação”, tal como é entendida em muitas áreas de formulação de políticas, é limitada pela sua associação implícita e explícita de participação com o poder. De maneira geral, Oswalt, Overmeyer e Misselwitz (2013, p.14) salientam que o esforço de envolver os cidadãos nas decisões urbanas foi intensificado no final da década de 1970 e gerou resultados insatisfatórios em ambos os lados, seja pelas complicações burocráticas ou pela “impotência frustrante”³⁶ de um processo que pouco tem de participativo de fato.

O termo híbrido deriva do latim e é definido pelo cruzamento, junção, composição de elementos cujas características são distintas, heterogêneas. O que buscamos tratar nessa seção é outro tipo de engajamento social encontrado na feição tática, o processo que aqui chamamos de híbrido, que mescla ações advindas do poder público (*top-down*) e da sociedade (*bottom-up*), e permite uma igualdade de contribuição e de poder, prevalecendo a interatividade em seu processo. O termo híbrido é utilizado em contraste à assimetria de poderes marcante nos processos de governança tradicionais.

Glick (2012) utiliza o termo híbrido para designar diferentes atuações dos atores sociais: o poder público pode atuar como patrocinador, contratante ou supervisor das intervenções; os profissionais podem se constituir como interlocutores entre o poder público e a sociedade; e a sociedade civil pode

³⁶ Frustrating powerlessness (OSWALT; OVERMEYER; MISSELWITZ, 2013, p.14). Tradução nossa.

trabalhar como o agente transformador. Defendemos que ações táticas híbridas podem simbolizar a entrada do cidadão no processo de fazer cidade de forma a reduzir a burocracia e até mesmo levar a resultados mais eficientes, alinhados com as necessidades reais de seus usuários (GLICK, 2012).

Engajamento e participação social nas decisões públicas vêm sendo discutidos nas últimas décadas, mas muitas vezes são colocados em prática de maneira limitada e fragmentada. É comum observarmos as autoridades públicas e seus profissionais buscando solucionar problemas locais “para as pessoas” como se as habilidades técnicas especiais dos profissionais por si só pudessem resolver e incluir todas as necessidades e desejos de uma comunidade (HALPRIN, 1969, p.18). Segundo Halprin (1974, p.224), “treinamento, técnica e altos níveis de habilidade são requisitos absolutos e não devem ser deixados de lado ou derrubados por essa nova forma de participação coletiva”. O autor reforça que o que precisa de reavaliação é o reconhecimento da diferença entre a função dos especialistas e da comunidade, e o esclarecimento do papel que cada um deve cumprir na sociedade.

Sim, o hibridismo das ações táticas envolve o poder, mas também pode ter o potencial de ser orientado por um processo alternativo de “aprendizagem social”³⁷. Ao tecer críticas à Gradação de Participação descrita por Sherry R. Arnstein (1969), Collins e Ison (2006) ressaltam a importância da aprendizagem social nas decisões urbanas, entendida como um “processo de construir um problema e buscar melhorias”, como alternativa aos instrumentos de política tradicionais fundamentadas em bases de conhecimento fixas. Os

³⁷ Social learning (COLLINS; ISON, 2006).

autores criticam a forma como Arnstein (1969) elenca oito níveis de participação que correspondem ao grau de poder dos cidadãos nas decisões públicas. Essa gradação parte da Manipulação³⁸, em que a autora considera como ausência de participação, até o nível participativo “máximo”, o Controle dos Cidadãos³⁹.

Collins e Ison (2006) discordam quanto à existência de uma gradação entre as formas de participação e consideram outros parâmetros para reconhecer formas participativas. Para os autores, a informação (*information*) é o plano de fundo e a interação social pode ser requisitada de acordo com o conhecimento de problemas e suas soluções. Desta forma, a aprendizagem social (*social learning*) torna-se essencial, principalmente, em situações complexas em que os processos tradicionais de consulta (*consultation*) e participação (*participation*) não são suficientes. A área pontilhada do diagrama a seguir representa os problemas “domesticados”, quando há entendimento razoável do problema e acordo quanto às suas soluções.

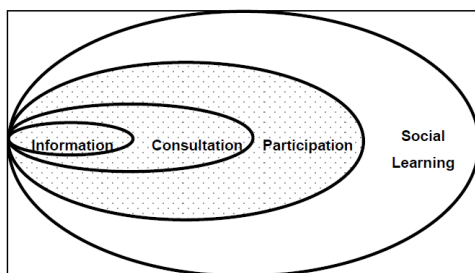


Figura 36:
Enquadramento
conceitual da
aprendizagem social.
Fonte: COLLINS;
ISON, 2006.

Vale ressaltar que todos os ovóides têm origem comum, ou seja, demonstram que não há uma hierarquia sistemática e linear entre o processo de informação e

³⁸ Manipulation (Arnstein, 1969). Tradução nossa.

³⁹ Citizen Control (Arnstein, 1969). Tradução nossa.

de aprendizagem social, como na Gradação de Participação de Arnstein (1969), e os quatro elementos podem ser sistematicamente relacionados (COLLINS; ISON, 2006).

O termo “aprendizagem social” surge em resposta a um crescente reconhecimento da importância da aprendizagem individual por meio de engajamento coletivo no processo de tomada de decisões e não somente na educacional, que deixa a responsabilidade de atuar na cidade apenas nas mãos dos *experts* e detentores do poder público. Desta forma, o valor do conhecimento e da experiência local se iguala à sabedoria dos especialistas, contribuindo para ações respeitosas, inclusivas, responsivas e resilientes (DAY; PARNELL, 2003, p.32).

É o processo coletivo que define o termo “social”, abordado por Collins e Ison (2006), podendo ser realizado através de interações entre múltiplas partes interessadas, apoio institucional e político propícios. O hibridismo de poder, que não confere responsabilidade única nas mãos de inalcançáveis *experts*, se torna importante, pois torna acessível, visível e aberto o processo e possibilita a realização de planos e soluções “com as pessoas”, permitindo alternativas integradas de interação entre o que é percebido de antemão e o que emerge durante o ato, comunicando, energizando, orientando, incentivando e evocando respostas, sem controlar e impor (HALPRIN, 1969, p.19). “Não é o plano que está em jogo, mas sim o processo de se chegar até ele”⁴⁰(HALPRIN, 1969, p.173). Day e Parnell (2003) reforçam que a inclusão das pessoas é também uma forma de “desmistificar” o processo de tomada de decisões,

⁴⁰ It is not the plan that is at stake, but the process of arriving at it (HALPRIN, 1969, p.173). Tradução nossa.

vendo a mistificação como meio de especialistas adquirirem poder sobre os outros.

Estamos falando de uma participação interativa e conjunta, que é descrita como um processo de aprendizagem, através do qual os cidadãos fazem parte da tomada de decisões (PRETTY 1995 apud CORNWALL 2008). Nesse processo, a participação é encarada como um direito e não apenas como meio de atingir objetivos específicos (CORNWALL, 2008, p.272). Com isso, as táticas híbridas podem ser compreendidas como geradoras de micropolíticas, que atuam localmente e incorporam a participação do poder público, de profissionais e da sociedade civil nas decisões urbanas.

COMENTÁRIOS FINAIS

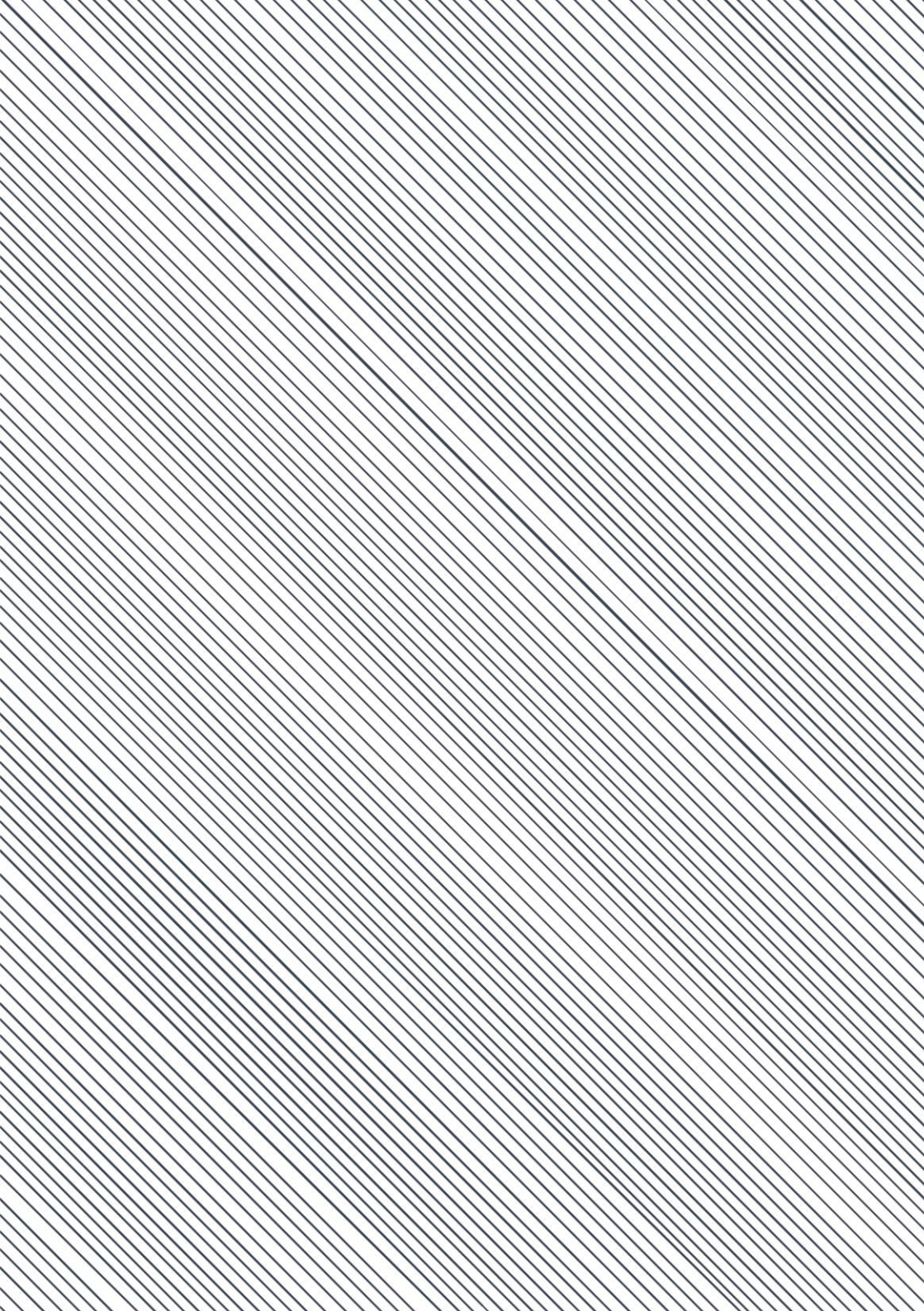
O presente capítulo teve como objetivo apresentar duas características da feição tática, que identificamos como premissas para recuperação e transformação de espaços públicos. Essas táticas têm como ponto de partida o cenário urbano existente, e estimulam a experimentação – experiências na escala humana -, a inclusão social e a partilha de poderes – micropolíticas híbridas - como formas de atuação.

As experiências na escala humana representam um tipo de tática baseada na experimentação de ações de pouco impacto no ambiente construído da cidade, que se propõem a modificar estruturas urbanas a curto e a longo prazo e a tornar transparente o que acontece na cidade. Visando resultados permanentes ou não, as iniciativas na escala 1:1 se comportam como uma ação urbana honesta e responsiva, que permite a materialização de uma ideia, englobando o usuário no processo de construção e influenciando no seu resultado futuro, como nas atuações fase zero. Nas intervenções temporárias, a feição tática encontra-se

no desejo de evidenciar possibilidades de transformação e colocar os espaços públicos em movimento, anunciando mudanças e subvertendo usos. Para ilustrar essa premissa, apresentamos exemplos de experiências na escala humana, sancionadas e pertencentes a políticas urbanas locais, para demonstrar o crescente fortalecimento das ações táticas em termos de política pública.

As micropolíticas híbridas foram apresentadas como o segundo princípio chave na recuperação e transformação de espaços públicos, e nos propusemos a investigar o potencial que as práticas híbridas (envolvimento entre atores sociais *top-down* e *bottom-up*) de pequena escala têm em se configurar como uma política tática. Nesse sentido, incorporamos, ao discurso tático, as questões micropolíticas e o termo aprendizagem social, como abordagens que estimulam tomadas de decisões inclusivas.

Como forma de ilustrar os princípios táticos colocadas em discussão no presente capítulo, apresentaremos o caso do Programa de Praças de Nova York como exemplo de micropolítica híbrida experimental na escala humana. No próximo capítulo, investigaremos os caminhos, os aspectos regulatórios, sociais, econômicos, políticos e culturais envolvidos desde o surgimento à formalização do programa, e verificaremos se a iniciativa cumpre com os requisitos e conceitos chaves aqui apresentados.



3. DE TESTE PARA POLÍTICA EM LARGA ESCALA: O CASO DE NOVA YORK

Este capítulo objetiva apresentar o Programa de Praças de Nova York, seu processo de surgimento, implementação e regulamentação como política pública, além de analisar sua feição tática. Esse caso foi escolhido como estudo da presente dissertação por traduzir em forma de micropolítica a feição tática, e incorporar como parte de seu processo os dois princípios táticos destacados no capítulo anterior: experiências na escala humana e hibridismo como forma de engajamento social. Esse é um dos poucos exemplos mundiais que ilustra a formalização de uma ação tática híbrida, e, portanto, estudar o programa e sua implantação em Nova York tornou-se necessário. A iniciativa ainda é pouco encontrada na literatura, portanto, a pesquisa em *in loco* e as entrevistas com membros do poder público, organizações parceiras e sociedade civil foram essenciais para as análises do caso. A pesquisa de campo possibilitou o acesso a dados e informações que foram valiosas no processo de compreensão do Programa e das especificidades e magnitude da cidade onde é aplicado.

O Programa de Praças de Nova York (*The New York City Plaza Program*) propõe a transformação de superfícies viárias subutilizadas ou residuais em praças na cidade, reavaliando e equilibrando as oportunidades entre carros e pedestres. Esse tipo de iniciativa é classificado por Lydon e Garcia (2015) na categoria *Pavement to Plaza*, que significa, em português, a reprogramação de superfícies viárias para conversão em praças. Em Nova York, a iniciativa surgiu em 2007 como uma tentativa para resolver problemas de trânsito, trabalhando, prioritariamente, em áreas residuais ou conflitantes de tráfego de veículos e pedestres. Os resultados positivos das fases iniciais, que antecedem a criação do programa, estimularam sua continuidade e futura regulamentação em forma de política pública. Atualmente, quase dez anos depois, o Programa está na décima edição com o total de setenta e três espaços transformados, sendo cinquenta e três

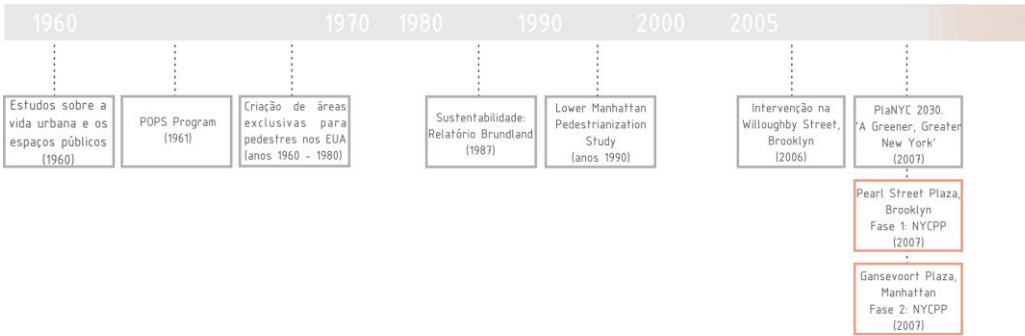
abertos ao público e vinte em construção, tendo passado por modificações e adições em seu escopo em termos de admissão, inscrição, regulamentação, parcerias e organização, passando a contar, em 2016, com regulamentação própria (CRONSTAIN, 2017).

Nas fases iniciais do programa, a experiência na escala humana foi encarada como maneira rápida e barata de realizar modificações no trânsito, criar áreas para pedestres e medir os impactos em tempo real. Atualmente, o programa regulamenta três tipos e etapas de praça que servem como teste e avaliação para instalação permanente dos projetos selecionados: Praça de Um Dia (*One Day Plaza*), Praça Interina (*Interim Plaza*) e Praça Permanente (*Permanent Plaza*). Com isso, o Programa de Praças de Nova York pode ser considerado como atuação fase zero, caracterizada por Lydon e Garcia (2015) como teste de projetos urbanos, antecipando a etapa na qual investimentos permanentes são feitos. Mesmo esses três tipos de praças tendo sido regulamentados recentemente, a atuação em etapas já fazia parte dos planos do Departamento de Transporte da cidade de Nova York (DOT). Para ilustrar como as diferentes tipologias do Programa de Praças, a partir de 2016, reagem às situações reais, destacaremos alguns casos anteriores à regulamentação: *78th Street Plaza* (Praça de Um Dia), *Coenties Slip Plaza* e *Old Fulton Plaza* (Praça Interina) e *Diversity Plaza* (Praça Permanente). Os casos apresentados demonstrarão como os espaços públicos foram reprogramados e os aspectos específicos e características comuns que podem ter estimulado a feição tática - experimental e híbrida – com o estabelecimento da regulamentação do Programa.

A partir de 2016, o DOT passou a convidar a população para enviar propostas de locais para novas praças, cuja viabilidade é analisada levando em conta os seguintes critérios: (1) a relevância do segmento rodoviário

para a rede de transportes, (2) as necessidades de espaços livres, (3) as leis de uso do solo da localidade, e (4) as condições de manutenção. A feição híbrida nesse processo, como a figura dos parceiros e da comunidade, são essenciais para a aprendizagem social (COLLINS; ISON, 2006), pois garante a compreensão das necessidades e expectativas locais para a destinação de soluções, e para a programação de atividades e manutenção do espaço.

Para análise dessa iniciativa, iniciaremos apresentando seu contexto de surgimento e quatro fases de atuação que antecedem a implantação do programa como conhecemos hoje em dia. Em seguida, investigaremos a composição do Programa de Praças de Nova York enquanto política a fim de explorar seus aspectos regulatórios e sua feição tática, participativa e experimental.



Legenda:

Antecedentes

Primeiras Fases do Programa de Praças de Nova York (NYCPP)

Regulamentação do Programa de Praças de Nova York (NYCPP)

3.1. SURGIMENTO DO PROGRAMA DE PRAÇAS DE NOVA YORK

O Programa de Praças de Nova York foi regulamentado como política em 2016, mas, desde 2007, é possível observar nas intenções e ações do Departamento de Transporte de Nova York os caminhos pelos quais a iniciativa tomou forma. Desde então, algumas fases foram importantes para aplicação e teste de novas estratégias em projetos urbanos, e também para consolidação do programa. Desta maneira, apresentaremos, nessa seção, quatro fases que podem ser destacadas como atuações de pequena escala que foram precursoras do Programa de Praças de Nova York e prepararam o terreno para que a iniciativa fosse aplicada na escala da cidade, anos depois. Cada etapa foi importante para alimentar a fase seguinte, e o *feedback* rápido da população de Nova York foi essencial nesse processo para impulsionar a criação programa (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.89).

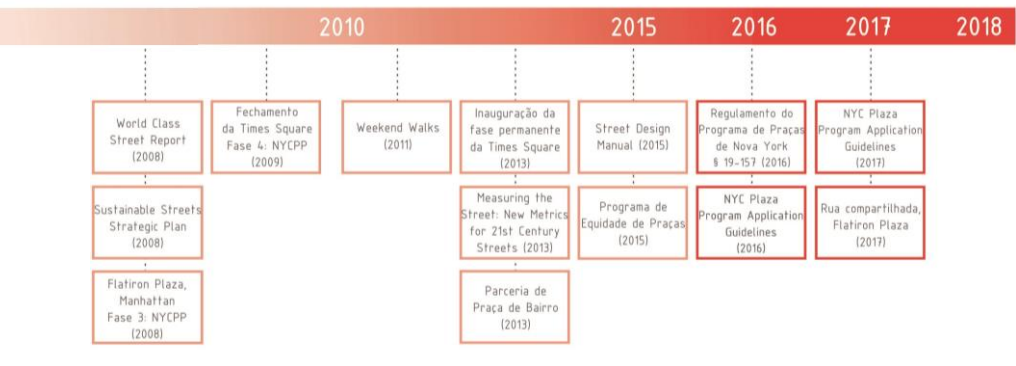


Figura 37: Linha do tempo do Programa de Praças de Nova York.
Fonte: Aline Barata, 2017.

Também é possível observar na história de Nova York, episódios e momentos que construíram a concepção que norteia as ações do programa e embasaram as primeiras fases de atuação. Portanto, antes de apresentar as quatro fases, implantadas pós-crise de 2008 e facilitadas pelo momento político e econômico da época, destacaremos os acontecimentos mais significativos na história recente da cidade que, por motivações distintas, demonstram a crescente valorização dos pedestres e dos espaços públicos nova-iorquinos, e o desenvolvimento de experiências na escala humana através de projetos pilotos.

3.1.1. ANTECEDENTES

Destacaremos aqui três fatores na cidade de Nova York que, a partir da década de 1960, impulsionaram e inspiraram a concepção e execução das primeiras iniciativas táticas que antecederam o Programa de Praças de Nova York, partindo das referências teóricas de Lydon e Garcia (2015): (A) a criação de áreas exclusivas para pedestres e redução da importância do carro: os calçadões nos Estados Unidos, (B) a promoção de novos espaços públicos e de parcerias público-privadas: o Programa POPS e (C) o desenvolvimento da experiência na escala humana: projetos pilotos.

A. CRIAÇÃO DE ÁREAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES E REDUÇÃO DA IMPORTÂNCIA DO CARRO: OS CALÇADÕES NOS ESTADOS UNIDOS

Assim como em muitas cidades, as políticas rodoviaristas e o incentivo aos veículos motorizados individuais impulsionaram as autoridades públicas da cidade de Nova York a aumentar a capacidade das ruas para acomodar o número crescente de automóveis, reduzindo calçadas e acrescentando novas faixas para os carros. Em meados do século XX, os carros se tornaram parte integrante da vida urbana, tornando o desenho das ruas incompatível para os pedestres (GEHL; SVARRE, 2013).



Figura 38: Calçadas nos Estados Unidos.

Fonte: <https://www.flickr.com/photos/awebb/3445902675>, acesso em 11 jun. 2017.

Não foi somente o aumento do número de carros que representou um desafio para a vida urbana. No mesmo período, a disseminação do ideal da suburbanização, além de espalhar a cidade em bairros de baixa densidade, explodiu sua escala e reduziu a importância dos espaços públicos e da escala humana. Para acomodar toda infraestrutura necessária para a fruição dos automóveis, as ruas foram se tornando incoerentes e os bairros cada vez mais espalhados. Esse fenômeno teve grande destaque nos Estados Unidos e produziu uma nova estrutura urbana, atraindo, não só o uso residencial, mas também o comércio para longe dos centros das cidades (GEHL; SVARRE, 2013). Nesse contexto, os centros urbanos perdem suas forças, os marcos da cidade se tornam irrelevantes e triviais, e consequentemente, o personagem urbano foi anulado (JACOBS, 1993, p.440).

Essa expansão urbana acelerada baseada no individualismo, e o esquecimento da escala humana nos espaços públicos, afetaram negativamente a qualidade das cidades. É, então, a partir de 1960, que estudos sobre a vida urbana e a interação com seus espaços públicos ganham força. Autores como Jane Jacobs (1993) e William H. Whyte (1988), jornalistas de formação, lançaram o olhar para a cidade de Nova York, observando e descrevendo as condições para vida urbana nos espaços públicos. Os estudos entre vida e espaço urbano levaram em conta a investigação de aspectos sociais, psicológicos, ambientais, etc. É nessa mesma época que novas ideias ambientais são lançadas e ganharam apoio entre os anos 1985 e 2000. A consciência acerca de conceitos de sustentabilidade⁴¹ e responsabilidade social, e a priorização dos pedestres sobre o uso dos veículos motorizados individuais passaram a compor as agendas mundiais desse período (GEHL; SVARRE, 2013).

Quando Jane Jacobs (1993) escreveu seu livro *The death and life of great american cities*, publicado pela primeira vez em 1961, a autora já anunciava a importância das ruas e das calçadas na dinâmica urbana, do equilíbrio entre oportunidades entre carros e pedestres, e dos benefícios da subtração física do espaço viário dos veículos para o uso das pessoas. Ao estudar os elementos que dão vida à cidade, a autora destacou a extensão das calçadas e o uso coletivo desses espaços urbanos como iniciativas catalizadoras de diversidade e promotoras de ruas e cidades mais vivas.

Ao mesmo tempo em que mais carros estavam sendo acomodados nas vias das cidades, novas alternativas começaram a ser introduzidas, como a

⁴¹ O Relatório Brundland de 1987 marca o nascimento do conceito de sustentabilidade (GEHL; SVARRE, 2013).

implementação de ruas exclusivas para pedestres. Esse pensamento surgiu em decorrência do receio da desintegração da cidade (JACOBS, 1993, p.447) e do desejo emergente de competir com o crescente número de shopping centers nos subúrbios. Segundo Lydon e Garcia (2015, p.154), a ideia era revitalizar bairros em processo de abandono por meio da aposta da pedestrianização das ruas. Aliado a isso, com o ativismo ambiental crescente a partir dos anos 1960, as ruas de pedestres eram vistas como uma importante estratégia para combater o impacto negativo da crescente dependência dos meios motorizados (LYDON; GARCIA, 2015).

O modelo de pedestrianização implantado nas cidades norte-americanas teve como inspiração as ruas exclusivas para pedestres encontradas nos países europeus, e foi aplicado de maneira inconsciente na forma de calçadas, como uma tática para solucionar os problemas urbanos de maneira generalizada. Um exemplo que podemos apontar é a transformação da rua *Stoget*, no centro de Copenhague, na Dinamarca, em calçada de pedestres, em 1962, que teve como um dos principais resultados, o impulso da economia no local (GEHL; SVARRE, 2013).

Durante 25 anos, mais de 200 ruas comerciais foram convertidas em ruas exclusivas para pedestres nos EUA até a década de 1980, mas apenas 75 permaneceram. A maioria dos “calçadas⁴²” criados nesse momento não se configurou como a solução que os impulsionadores do centro esperavam, sendo, muitos deles, considerados culpados por acelerarem o declínio comercial desses lugares, tendo sido reabertos para o tráfego de veículos. Tornou-se evidente, portanto, que a vida urbana não acontece automaticamente.

⁴² Pedestrian malls (LYDON; GARCIA, 2015, p.154). Tradução nossa.

Mesmo tendo produzido modelos questionáveis, a intenção de tornar as ruas exclusivas para pedestres alimentou a elaboração de iniciativas posteriores imbuídas com o desejo da pedestrianização de vias. A Associação do Plano Regional⁴³ vislumbrou, ainda em 1969, a *Times Square* e a *Broadway* como um corredor de pedestres, mas, por conta da complexidade e do contexto político da época, impedir o tráfego de veículos em uma das mais ruas movimentadas dos EUA não obteve apoio positivo. Segundo Lydon e Garcia (2015, p.154), a estratégia não demonstrou as táticas necessárias e condicionantes demográficas, econômicas, políticas e sociais favoráveis naquele momento, sendo executada quarenta anos depois.

Mesmo tendo sido implantadas visando, principalmente, o retorno financeiro que as ruas exclusivas para pedestres iriam promover para áreas em processo em abandono, essas iniciativas serviram para aquecer as discussões acerca dos espaços destinados aos pedestres na cidade de Nova York e ressaltar o domínio dos veículos motorizados no desenho urbano. Nesse contexto, a criação de áreas exclusivas para pedestres serviu para compor o repertório das autoridades públicas da cidade, influenciando na natureza das ações tomadas, visando melhorias de trânsito durante as primeiras etapas do Programa de Praças. Ressaltamos, também, os primeiros esboços vislumbrando a *Times Square* como um espaço exclusivo para pedestres no auge do rodoviarismo, que foi implantado anos depois.

⁴³ The Regional Plan Association (LYDON; GARCIA, 2015, p.154). Tradução nossa.

B. PROMOÇÃO DE NOVOS ESPAÇOS PÚBLICOS E DE PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS: O PROGRAMA POPS

Outro elemento que pode ser destacado como importante fator que norteou a visão do Programa de Praças de Nova York é a criação da iniciativa elaborada pelas autoridades públicas de Nova York que propõe o aumento da oferta de espaços públicos na cidade, o programa *New York's Privately Owned Public Space* (POPS Program), Espaço Público de Propriedade Privada de Nova York, o Programa POPS.



Figura 39: Programa POPS. Fonte: <https://apops.mas.org/pops/588/>, acesso em 09 out. 2017.

No final dos anos 1960, esforços foram feitos para estabelecer mais praças e parques na cidade de Nova York (GEHL; SVARRE, 2013). O programa, que estimula a implantação de espaços públicos no interior de lotes privados, teve início em 1961 quando a Resolução de Zoneamento (*Zoning Resolution*), apresentada pelo Departamento de Planejamento da cidade de Nova York, ofereceu um bônus de densidade em troca da adição de espaço

público no interior ou ao redor de seus edifícios. Segundo Manuela Souza (2017)⁴⁴, o Programa POPS permite a adição de 20% de área construída da nova construção, se garantida a destinação de área livre pública no projeto. O projeto dos POPS seguem os critérios e regulamentação estipulada, e, posteriormente passam pela avaliação do Departamento. A iniciativa surge como uma tentativa de reduzir os impactos negativos da baixa oferta de espaços públicos em uma cidade que possui alta taxa de área construída e baixo índice de espaços livres, como é o caso de *Manhattan*, distrito que recebe maior número de projetos POPS em Nova York.

O programa em questão existe até hoje e é uma ferramenta que estimula a criação de mais áreas livres públicas de lazer, estar e convívio social no rígido tecido urbano de Nova York. Atualmente existem cerca de quinhentas áreas POPS na cidade, aumentando significativamente o número de espaços públicos, mas, em alguns casos, não qualitativamente (LYDON; GARCIA, 2015, p.155). No início do programa, não foram estabelecidos critérios e padrões de qualidade para esses espaços “semi-públicos” e não existiram estudos sobre a utilidade dos novos espaços para a cidade, estimulando William H. Whyte a iniciar seu projeto *The Street Life Projects*, em 1971 (GEHL; SVARRE, 2013, p.57).

De maneira geral, além de servir como estímulo para aumentar a oferta de espaços públicos na cidade, a iniciativa também funcionou como uma tentativa de aplicação de uma camada extra na lei de uso do solo que rege a cidade, datada de 1916, demonstrando o esforço das autoridades públicas em promover estratégias alternativas de planejamento no início da década

⁴⁴ Arquiteta e urbanista do Departamento de Planejamento da cidade de Nova York.

de 1960. Além disso, podemos destacar que o Programa POPS se configurou como uma das primeiras tentativas de parceria público-privada para geração de espaços públicos na cidade de Nova York. As parcerias público-privadas também podem ser observadas no Programa de Praças, principalmente, após sua regulamentação, com o estabelecimento da figura dos parceiros, responsáveis pela manutenção e programação dos espaços públicos.

C. DESENVOLVIMENTO DE EXPERIÊNCIAS NA ESCALA HUMANA: PROJETOS PILOTOS

Antes da implementação do Programa de Praças de Nova York, um dos fatores que ilustra o início da abordagem tática⁴⁵ por parte das autoridades municipais é a elaboração do Estudo de Pedestrianização para *Lower Manhattan*⁴⁶, quando um grupo de funcionários do DOT ficou encarregado em proporcionar condições favoráveis e seguras para pedestres em *Lower Manhattan*, em meados dos anos 1990. Nessa época, a cidade de Nova York começou a incrementar e reformular sua abordagem em relação aos espaços públicos e o desenho urbano, através de pequenos projetos experimentais que impactaram na escala da cidade (LYDON; GARCIA, 2015, p.153).

Um exemplo pode ser observado por meio das atuações de Randy Wade, planejadora urbana do Departamento de Transporte de Nova York (NYCDOT), que foi designada, em 1997, para realizar o Estudo de Pedestrianização para *Lower Manhattan*. Segundo Lydon e Garcia (2015), em condições normais, esse estudo iria incluir um processo de dez anos

⁴⁵ Municipality-as-tactician approach in New York City. (LYDON; GARCIA, 2015, p.153). Tradução nossa.

⁴⁶ Lower Manhattan Pedestrianization Study. Tradução nossa.

para aplicação do projeto, porém, por conta do forte desejo político da época, foi preciso fazê-lo mais rápido e menos dispendioso. Para isso, o projeto englobou a concepção de projeto piloto e da instalação de infraestruturas não permanentes, materiais baratos e temporários. Podemos destacar que, apesar de seu pioneirismo implantando a abordagem das experiências na escala humana, de projetos pilotos e da transformação do temporário, essa iniciativa recebeu pouca ou nenhuma atenção na época.



Figura 40: Projeto piloto na *Willoughby Street*.

Fonte: <http://downtownbrooklyn.com/listings/willoughby-plaza>, acesso em 11 jun. 2017.

Em 2006, Randy Wade e outros profissionais do NYCDOT foram chamados para desenvolver melhorias para pedestres de maneira dispendiosa no centro do *Brooklyn*, onde uma rua pouco utilizada foi identificada como uma oportunidade, a *Willoughby Street*. O sucesso da iniciativa do *Brooklyn* se deu, principalmente, por estar diretamente conectada a uma agenda política mais ampla e a diferentes escalas da cidade. Segundo Lydon e Garcia (2015), foi a partir dessa intervenção na *Willoughby Street*, entre *Jay Street* e *Adams Street*, que a ideia de

reprogramar e transformar ruas subutilizadas em praças vibrantes começou a ser compreendida como uma abordagem para promover segurança e melhorar espaços públicos em toda a cidade.

Logo em seguida, a ideia se propagou cada vez mais rápido para outras áreas da cidade e foi incluída no plano de sustentabilidade, economia e de qualidade de vida chamado “*PlaNYC 2030 A Greener, Greater New York*” (em português, “Uma Nova York Maior e Mais Verde”) lançado pelo prefeito Michael Bloomberg em abril de 2007. O plano em questão é resultado da força política da época e descreveu mudanças capazes de tornar a cidade mais sustentável entre 2007 e 2030. O plano contempla, como uns de seus objetivos, a melhoria das ruas e dos espaços públicos e a redução do tráfego de veículos individuais (GEHL; SVARRE, 2013). Com a adoção do PlaNYC 2030, de planos e relatórios realizados pelo Departamento de Transporte da cidade de Nova York⁴⁷, um novo programa de transformação de asfalto em praça (*pavement-to-plaza program*) passou a ser aplicado na cidade (LYDON; GARCIA, 2015, p.159).

A cidade, seus líderes políticos, defensores, entidades empresariais, aprenderam coletivamente que “projetos temporários são essenciais, pois demonstram o que a rua pode se tornar”⁴⁸(LYDON; GARCIA, 2015, p.161). Experimentos na escala humana passaram a ser encarados como importante ferramenta de ação na execução de projetos urbanos, uma vez que imprimem na prática suas expectativas e resultados reais, “deixando que os usuários usem, sintam, critiquem, modifiquem e amem o espaço para então

⁴⁷ Relatório World Class Street (2008), realizado em parceria com Gehl Architects, e o plano estratégico Sustainable Streets (2008).

⁴⁸ Temporary projects are critical because they demonstrate what a street can become (LYDON; GARCIA, 2015, p.161). Tradução nossa.

apoiar a necessidade de tornar o temporário permanente” (WADE, 2014 apud LYDON; GARCIA, 2015, p.161).

Nesse caso, as experiências temporárias se configuraram como ferramenta de reprogramação de usos e de transformação do espaço público (OSWALT; OVERMEYER; MISSELTZ, 2013, p.83), cujo potencial pode ser exportado e replicado em novos lugares (FERGUSON, 2014). Essa forma de atuação pode ser considerada como um dos primeiros passos na consolidação da experimentação para criação e melhoria dos espaços públicos em Nova York, principalmente, enquanto ação fase zero que testa intenções em escala real antes que investimentos permanentes sejam feitos. Desta forma, a aplicação de projetos pilotos e a utilização de materiais temporários em projetos urbanos provaram ser uma hábil manobra política que, com apoio e alcance dos moradores e de uma coleta detalhada de dados “antes e depois” das intervenções, serviu para consolidar as bases para as primeiras fases do Programa de Praças de Nova York, e delinear sua feição táctica após sua regulamentação em 2016.

3.1.2. AS PRIMEIRAS FASES

As transformações na maneira de olhar a cidade e seus espaços públicos, a partir da década de 1960, e o desenvolvimento de novas estratégias de planejamento e projeto urbano na cidade de Nova York, foram essenciais para fomentar os primeiros passos que configuram o início do Programa de Praças. Portanto, nessa seção iremos apresentar quatro fases marcantes no processo de construção do Programa que revelam o desenvolvimento da feição táctica por parte do Departamento de Transporte da cidade de Nova York.

Em termos gerais, as fases que trataremos aqui são tentativas do DOT, iniciadas em 2007, que tiveram como principal objetivo resolver problemas de tráfego de veículos e de pessoas em locais complexos do tecido urbano de Nova York, criando, ao mesmo tempo, áreas exclusivas para pedestres. O diferencial dessa nova etapa de atuação do DOT estava em como essas áreas exclusivas foram construídas. Primeiramente, esses espaços para pedestres foram criados a partir da reprogramação de superfícies viárias subutilizadas ou residuais do tecido urbano, reaproveitando o espaço da rua para o uso das pessoas e equilibrando as oportunidades entre carros e pedestres. Além disso, a forma como essas iniciativas foram conduzidas, através da aplicação de materiais simples e baratos, em um curto espaço de tempo, demonstraram a capacidade dessas intervenções em revelar impactos a longo prazo e estimularam o desenvolvimento da experiência na escala humana como parte do processo em projetos urbanos.

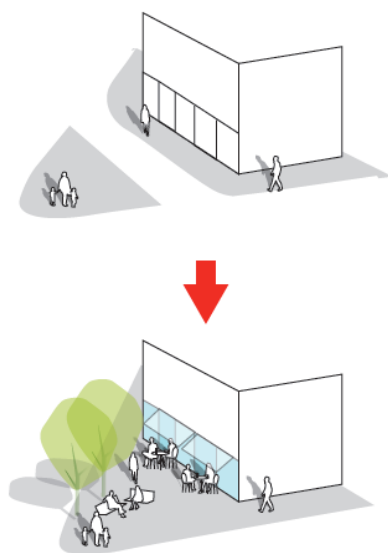


Figura 41: Esquema de Gehl Architects para o Programa de Praças de Nova York.
Fonte: NYCDOT & NYCPLAZA, 2016, p.2.

A seguir, apresentaremos quatro fases que configuram o início do desenvolvimento do Programa de Praças de Nova York, seus processos de planejamento, implantação, resultados e impactos nos dias de hoje: *Pearl Street Plaza* (Fase 1), *Gansevoort Plaza* (Fase 2), *Flatiron Plaza* e *Worth/Madison Square Plaza* (Fase 3) e *Times Square Plaza* (Fase 4). Atualmente, todas as intervenções em questão fazem parte do Programa e se configuram como praças temporárias, com exceção da *Times Square*, a primeira praça permanente criada pelo DOT.

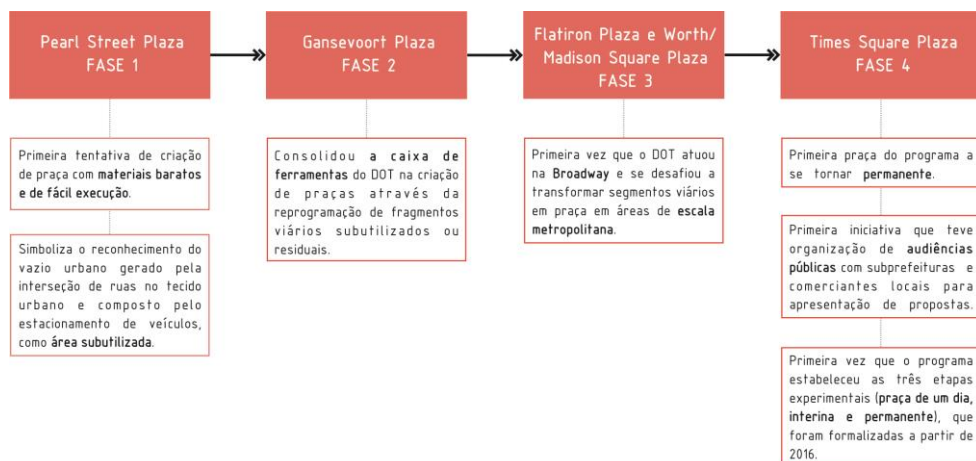


Figura 42: Diagrama que ilustram o que cada fase inicial do Programa representa.

Fonte: Aline Barata, 2018.

Figura 43: Os cinco distritos da cidade de Nova York.

Fonte: <https://www.nycgo.com/boroughs-neighborhoods>, acesso em 11 dez. 2017.



Figura 44: Mapa localizando as quatro primeiras fases do Programa.

Fonte: Aline Barata, 2017.

As etapas que apresentaremos a seguir foram os primeiros passos do Departamento de Transporte da cidade de Nova York na construção de uma tática alternativa para solucionar problemas de trânsito, criando ao mesmo tempo, novas áreas públicas a partir da reprogramação do espaço viário. As primeiras ações do DOT ainda são marcadas, unicamente, por esforços *top-down*, ou seja, advindos de intenções orquestradas exclusivamente pelas autoridades públicas. Esses parâmetros sofrerão mudanças ao longo do processo de desenvolvimento do Programa, culminando em sua regulamentação em 2016, passando a incorporar participação híbrida e oficializando características táticas e experimentais nos cinco distritos de Nova York.

FASE 1: PEARL STREET PLAZA

PLANEJAMENTO

Pearl Street Plaza, criada em 2007 em DUMBO (*Down Under the Manhattan Bridge Overpass*) no *Brooklyn*, é a primeira das mais de setenta praças criadas pelo Departamento de Transporte da cidade de Nova York. Aos pés da *Manhattan Bridge*, a secretária de transporte da época, Janette Sadik-Khan, e sua equipe buscaram transformar um espaço formado pela convergência de três ruas, *Water Street*, *Pearl Street* e *Anchorage Place*, cuja morfologia é triangular devido ao encontro da ponte com o grid da malha urbana de Nova York. O traçado diagonal da ponte, ao interceptar o grid ortogonal, cria uma lacuna no tecido urbano preenchida até 2007 pelo “estacionamento mais pitoresco do mundo”⁴⁹, sendo considerado um “espaço subutilizado”⁵⁰ (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.80). Mesmo não tendo graves problemas de trânsito no local, a equipe considerou a área triangular em questão como um enclave no tecido urbano e na dinâmica do bairro.

No verão de 2007, juntamente com representantes dos moradores e dos comerciantes da área, o DOT desenvolveu um plano para reprogramar o espaço livre ocupado pelo estacionamento de veículos transformando-o em uma pequena praça⁵¹, utilizando apenas tinta como ferramenta.

⁴⁹ World's Most Picturesque Parking Lots (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.80). Tradução nossa.

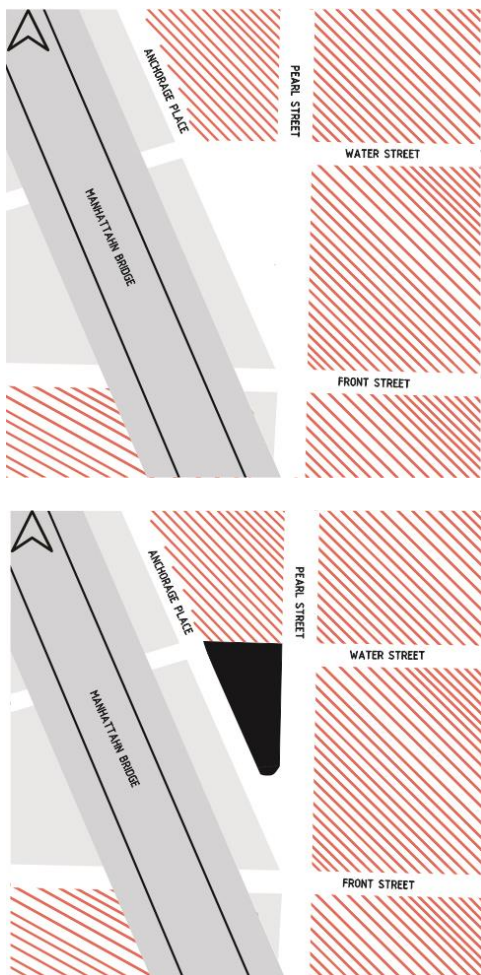
⁵⁰ Underused space (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.80). Tradução nossa.

⁵¹ Pocket plaza (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.81). Tradução nossa.



Figura 45: Pearl Street Plaza.
Fonte: Aline Barata, 2017

IMPLANTAÇÃO



A ideia, nesse caso, foi definir a espacialidade da nova praça de maneira rápida e barata, e indicar que a presença do carro não era mais bem-vinda ali. Primeiramente, o asfalto foi pintado com tinta acrílica epóxi verde, fazendo menção a um “espaço verde”, dando uma sugestão para os pedestres que a partir de então o triângulo seria destinado a eles.

Figura 46: Antes e depois da implantação da Pearl Street Plaza.
Fonte: Aline Barata, 2017.

Logo em seguida, o DOT forneceu mesas e cadeiras para reforçar o novo uso e refinar as condições de apropriação desse novo espaço, oferecendo sombreamento no verão e convertendo o simples asfalto em um local agradável para sentar e permanecer. A transformação de “um local que as

pessoas queriam estacionar em um lugar em que as pessoas querem ficar” foi realizada em apenas algumas semanas e foi rapidamente integrada à vizinhança (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.82).



Figura 47: Antes e depois da intervenção na Pearl Street.

Fonte 10,11: NYCDOT & NYCPLAZA, 2016, p.5.

RESULTADOS E IMPACTOS NOS DIAS DE HOJE

Os bons resultados da intervenção podem ser observados dez anos depois, graças ao acordo com o *Local Business Improvement District* (BID⁵²) que concordou em financiar a manutenção da praça logo após sua implantação,

⁵² BIDs (Business Improvement Districts, em português, Distritos de Melhorias de Negócios) são definidos geograficamente e consistem em empresas locais que pagam imposto em um fundo comum que é usado para gerenciar e programar o domínio público do distrito (LYDON; GARCIA, 2015, p.163).

cuidando da limpeza e guardando seus mobiliários durante a noite (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.81). Em Nova York, os BID's são parcerias público-privadas que proprietários e empresários elegem para auxiliar na manutenção, desenvolvimento e promoção de uma determinada região. Os fundos para pagar os programas e serviços dos BID's são gerados a partir de uma avaliação especial paga pelos proprietários comerciais. A cidade de Nova York conta com setenta e dois BID's administrados pelo Departamento de Serviços de Pequenos Empreendedores⁵³, que investem cerca de 100 milhões de dólares em serviços que catalisam desenvolvimento econômico para as vizinhanças.



Figura 48: Antes e depois da intervenção na Pearl Street.

Fonte: Google Earth, 2004 e 2014, editados.

A *Pearl Street Plaza* faz parte da listagem de praças no DOT e o BID responsável por sua manutenção, atualmente, é o *DUMBO Improvement*

⁵³ NYC Department of Small Business Services. Tradução nossa.

District. DUMBO é uma entidade em que proprietários contribuem financeiramente para serviços de manutenção, desenvolvimento e promoção do local. A instituição é responsável pela organização de eventos e o mercado dos produtores no local, em parceria com *Down to Earth Markets*, oferecendo uma variada gama de produtos, todas as quartas-feiras, desde junho de 2016 na *Pearl Street Plaza*.

A pré-existência dos BID's contribuiu significativamente para o sucesso e a propagação do Programa através de parcerias público-privadas. Essa aliança entre poder público e instituições privadas fará parte de todo o processo do Programa de Praças de Nova York, podendo ser considerado um dos fatores que contribuiu para o desenvolvimento da iniciativa, na medida em que direciona responsabilidades, como a manutenção e a programação de atividades nas praças. Em contrapartida, a presença de investimentos privados em espaços públicos também é uma ferramenta que merece atenção, pois pode levar à exclusão de uma parcela da comunidade, se beneficiar apenas um grupo específico (OSWALT; OVERMEYER; MISSELTZ, 2013) ou engessar usos e outras formas de apropriações sociais.

Atualmente, assim como em todas as praças do Programa, a também chamada *Pearl Street Triangle*, acomoda vasos de plantas, blocos de granito e outros elementos móveis como balizadores de espaço, mesas e cadeiras, guarda-sóis, lixeiras, sinalizações para pedestres e estação de aluguel de bicicleta. A cor verde da pavimentação da praça foi substituída, em 2012, pela pintura do artista David Ellis, através do Programa de Arte Urbana do DOT em parceria com o *DUMBO Improvement District* e *Two Trees Management Company*.



Figura 49: Feira de produtores na *Pearl Street Plaza*. Fonte: Aline Barata, 2017.

Figura 50: Nova pintura do piso da praça. Fonte: <http://www.brooklyneagle.com/articles/dumbo%E2%80%99s-famous-green-pearl-street-triangle-not-green-anymore-%E2%80%94-becoming-mural-2012-06-18>, acesso em 12 nov. 2017.

Em entrevista com moradores e comerciantes da área, dez anos após a intervenção em *Pearl Street*, é interessante ressaltar que a maioria dos entrevistados não se recorda como era a configuração do espaço antes da praça, e muitos nem ao menos se lembram do antigo estacionamento existente no local. Essa informação demonstra o estabelecimento da praça como senso comum na realidade da comunidade local. Dentre os comerciantes entrevistados, apenas o proprietário da loja de cortinas se recorda da situação original da rua e lamenta a perda do estacionamento de veículos na frente de seu estabelecimento, que existe há dez anos no local. O aumento do número de pessoas circulando pela área e utilizando a praça não afetou o funcionamento de seu estabelecimento, talvez por conta da natureza de seus produtos. Enquanto isso, outros entrevistados relataram melhora nas vendas, como a moradora e dona de loja de roupas que existe há quatro anos na frente da praça, e a proprietária da barbearia existente há oito anos no local, que apreciam o espaço público e as atividades que nele acontecem. Para ambas, o movimento e a presença de turistas em dias de evento são benéficos para seu estabelecimento e para a segurança da área no entorno da praça.

Esses fatores demonstram que a implantação da praça veio acompanhada de transformações, não só em termos físicos, mas também de mudanças de hábitos e do senso comum das pessoas. A intervenção na *Pearl Street Plaza*, em uma área mista de escala local, foi o primeiro desafio do DOT em anunciar que o estacionamento de veículos passaria a não existir mais no local e que, ao invés disso, sediaria um espaço de permanência e lazer para as pessoas. A fase 1, não representa apenas a primeira tentativa em criar praças com materiais baratos e de fácil execução, mas, também, simboliza o reconhecimento do vazio urbano gerado pela interseção de ruas no tecido

urbano, até então composto pelo estacionamento de veículos, como área subutilizada.

Mesmo contendo suas particularidades, o sucesso da intervenção no DUMBO, *Brooklyn*, encorajou o DOT a pensá-la como um projeto piloto que pudesse ser implantado em outras áreas da cidade, onde a problemática das intercessões viárias é presente. Em *Manhattan*, o caráter da intervenção foi replicado rapidamente, e o sucesso notável fortaleceu o caminho que o DOT estava tomando. A etapa seguinte, que chamamos de Fase 2, será apresentada na próxima seção. Essa se configura pelo projeto implantado no encontro da *9th Avenue* com a *14th Street*, em *Chelsea*, que também teve como intuito resolver os problemas de trânsito no local e oferecer um novo espaço de estar e convivência a partir da reprogramação da rua (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.84).

FASE 2: GANSEVOORT PLAZA

PLANEJAMENTO

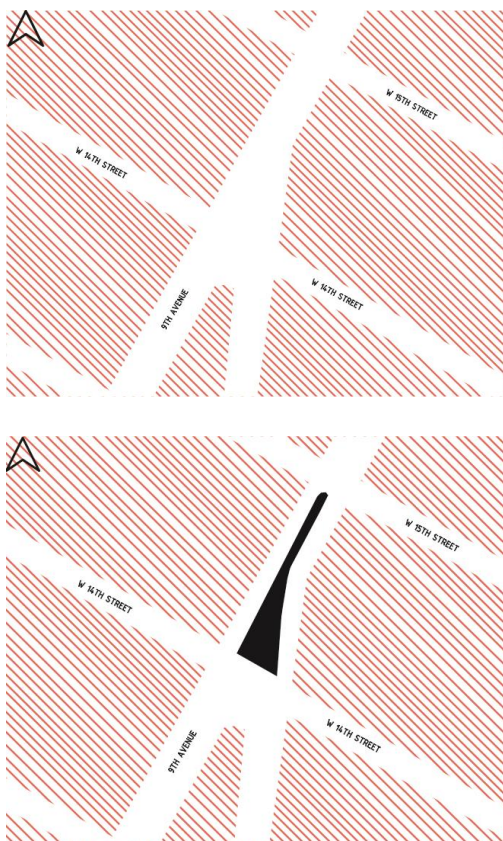
Após os resultados positivos obtidos a partir da iniciativa na *Pearl Street*, não *Brooklyn*, o próximo passo dado pelo DOT foi a intervenção na complexa interseção da *9th Avenue* com a *14th Street* em *Manhattan*. A área mista de escala local, ocupada por embaladoras de carne e indústrias em meados do século XX, passou por um processo de transformação urbana marcado, principalmente, pelo projeto do *High Line Park*, próxima à *9th Avenue* (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.84).



Figura 51: *Gansevoort Plaza*.

Fonte: <http://midtownblogger.blogspot.com/2015/07/my-new-video-highline-west-side.html>,
acesso em 10 jan.2018.

IMPLANTAÇÃO



Para resolver problemas de trânsito e aumentar a oferta de áreas exclusivas para pedestres no local, o DOT reverteu a direção de duas pistas de veículos nas extremidades da *9th Avenue*, entre a *14th* e *15th Street*, no sentido sul, inutilizando as três pistas centrais que antes iam para o centro da cidade. Com isso, o interior triangular da interseção foi transformado em um espaço exclusivo para pedestres e preenchido por revestimento em cascalho e pintado com tinta termoplástica.

Figura 52: Antes e depois da implantação da *Gansevoort Plaza*. Fonte: Aline Barata, 2017.

RESULTADOS E IMPACTOS NOS DIAS DE HOJE

Atualmente, o espaço criado para pedestres na Fase 2 incentivou, posteriormente, a criação de mais seis áreas ao longo da *9th Avenue*, entre *Gansevoort Street* e *15th Street*, formando o complexo de praças *Gansevoort Plaza*, geridas pelo DOT e o BID local. A manutenção do espaço é realizada pela

organização sem fins lucrativos *The Meatpacking Business Improvement District*, fundada pelo *The Meatpacking Improvement Association* (MPIA), formado em 2010 por um pequeno grupo de empresários da região.



Figura 53: Antes e depois da intervenção na 9th Avenue.

Fonte: Google Earth, 2002 e 2016, editados.

O *feedback* positivo da vizinhança e a ausência de complicações de trânsito fortaleceram “a estratégia de experimentar as transformações ao invés de esperar infinitamente por um processo prolongado, projetado para evitar discordâncias a todo custo” (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.85). Segundo Sadik-Khan e Solomonow (2016, p.83), o projeto solidificou a ideia e a caixa de ferramentas da implantação de praças na cidade de maneira rápida, ao reprogramar fragmentos subutilizados ou em conflito na cidade, melhorando as condições de trânsito e oferecendo oportunidades para a permanência e convívio social. As estratégias, táticas e ferramentas utilizadas no DUMBO e na 9th Avenue e 14th Street moldaram uma nova forma de atuar na cidade, que incorpora a comunidade como parte do processo para outros projetos que

estavam por vir, preparando o terreno para maiores transformações desse tipo em Nova York, como as Fases 3 e 4, que apresentaremos a seguir.

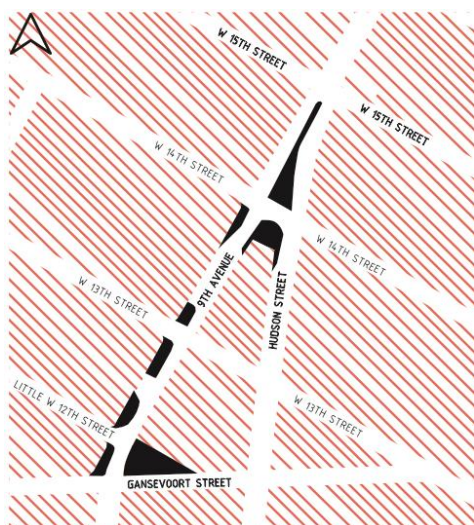


Figura 54: *Gansevoort Plaza*.
Fonte: <https://nyc.streetsblog.org/2007/09/27/gansevoort-plaza-is-open-for-business/>, acesso em 05 jun. 2017.

Figura 55: Novas intervenções ao longo da 9th Avenue. Fonte: Aline Barata, 2017.

FASE 3: FLATIRON E WORTH/MADISON SQUARE PLAZAS

Denominamos aqui como Fase 3 outro passo importante na concretização do Programa de Praças de Nova York: a criação da *Flatiron Plaza* e da *Worth/Madison Square Plaza*. A motivação para intervenção na área é advinda dos problemas de trânsito e travessia de pedestres na região do *Madison Square Park* em *Manhattan*. O Departamento de Transporte de Nova York identificou que o percurso dos pedestres não correspondia à sinalização de trânsito e aos cruzamentos demarcados, principalmente no encontro da *Broadway* com a *5th Avenue* e *23rd Street*, próximo ao *Flatiron Building*. Para compreender a importância dessa etapa de atuação e da próxima fase no processo de evolução do Programa de Praças de Nova York, será importante, primeiramente, compreender a estrutura da *Broadway* e seus impactos para além de seu desenho urbano. Em seguida, iremos apresentar os processos seguintes de planejamento e de implantação, além dos resultados e impactos das praças nos dias de hoje.

ESTRUTURA URBANA DA BROADWAY

A origem da *Broadway* e de seu traçado é preexistente ao surgimento de Nova York. No período pré-colonial holandês, a *Broadway* foi uma das primeiras estradas de Nova Amsterdam. Nesse período, havia uma fortificação no sul de *Manhattan* para evitar incursões nativas, onde está situada *Wall Street*. O assentamento resultante foi espontâneo, formado por edifícios baixos, ruas estreitas e sinuosas.



Figura 56: Nova Amsterdam em 1660.
 Fonte: <https://ny.curbed.com/2013/5/6/10246784/when-wall-street-was-a-wall-a-1660-map-of-manchattan>, acesso em 20 set. 2017.



Figura 57: Nova York em 1776.
 Fonte: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:NYC1776.jpg>, acesso em 20 set. 2017.

O que hoje é a *Broadway* seguiu o esboço do Caminho de Wickquasgeck, criado pelos pés dos habitantes nativos (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.73). Segundo Sadik-Khan e Solomonow (2016), uma das razões práticas que justificam o desenho da *Broadway* foi o desejo em traçar um caminho mais curto entre os assentamentos pré-coloniais em Manhattan, evitando topografias, rios e pântanos. Desta forma, a *Broadway* pode ser considerada como a primeira “linha de desejo”⁵⁴ da cidade de Nova York, que são “padrões de deslocamento que ocorrem naturalmente e refletem onde as pessoas espontaneamente querem percorrer”⁵⁵ (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.74). O resultado foi o estabelecimento de uma grande avenida que atravessa não apenas a cidade de Nova York, mas também se torna uma rodovia conectando outros municípios do estado, cujo ponto final é em *Sleepy Hollow*.

Os desafios viários da ilha de *Manhattan* começaram a aparecer em 1811, quando os planejadores de Nova York implantaram o sistema em grid e conservaram a estrutura diagonal da *Broadway*. Desta forma, a *Broadway* corta o grid, criando interseções e desenhos urbanos peculiares, como a morfologia da *Times Square*, *Herald Square*, *Madison Square* e *Union Square*. Quando não cria praças, a morfologia da *Broadway* gera triangulações no desenho dos quarteirões e, consequentemente, o encontro de três fluxos de trânsito nas vias, que geram inúmeros problemas de trânsito (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.85).

⁵⁴ Desire lines (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.74). Tradução nossa.

⁵⁵ Naturally occurring travel patterns that reflect where people naturally want to travel. (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.74). Tradução nossa.

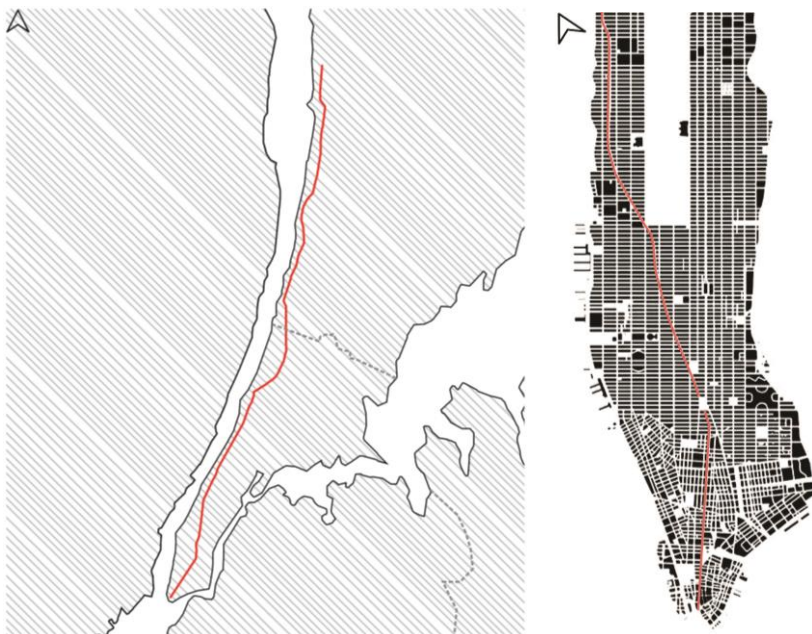


Figura 58: Extensão da *Broadway*. Fonte: Aline Barata, 2017. Figura 59: Morfologia da *Broadway* e o grid ortogonal de *Manhattan*. Fonte: <https://www.quora.com/Is-the-grid-system-in-city-planning-the-most-efficient>, editado, acesso em 10 out. 2017.

PLANEJAMENTO

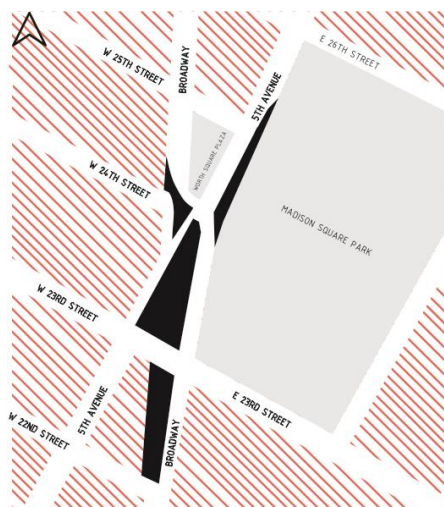
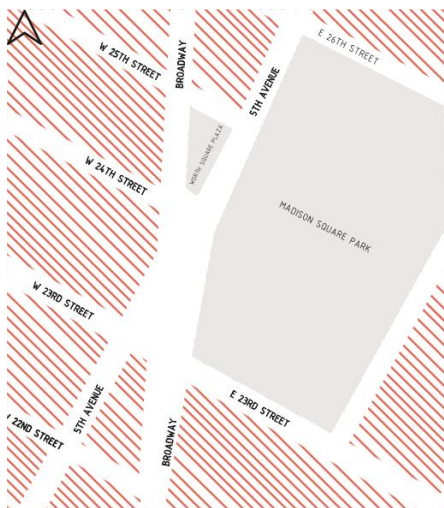
Na região do *Madison Square Park* não foi diferente, a estrutura da *Broadway* impacta o desenho urbano dos quarteirões da região e também a forma dos edifícios, como é o caso do *Flatiron Building*. Além disso, a interseção da *Broadway* com o grid também resulta em complexas estruturas de trânsito e em longas travessias para os pedestres entre cerca de sete faixas de rolamento. A partir da observação das “linhas de desejo” dos pedestres, Janette Sadik-Khan e seus colegas do Departamento de Transporte viram o esboço de um projeto de rua mais seguro, redefinindo e adaptando a interseção com o grid, iniciando ao norte da *24th Street*, onde



Figura 60: Flatiron Plaza, praça norte.
Fonte: Aline Barata, 2017.

a *Broadway* e a *Fifth Avenue* se cruzam. “Ao olhar para onde as pessoas colocavam seus pés, vimos o esboço da cidade que precisamos construir. As pessoas cuidaram do resto” (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.87).

IMPLANTAÇÃO



A intervenção teve como objetivo simplificar o trânsito em uma área comercial de escala metropolitana, reduzindo o número de faixas de rolamento no sentido sul da *23rd Street* e regenerando outras pistas da *Broadway* acima e abaixo da *23rd Street*, além de criar uma praça que preenchesse o interior da interseção. No local onde as antigas faixas de rolamento estavam situadas, acima da *23rd Street*, uma praça foi implantada com material termoplástico e aderida ao asfalto com tratamento em cascalho. Em setembro de 2008, com menos de três meses, as praças ficaram prontas (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.87).

Figura 61: Antes e depois da implantação das praças *Flatiron* e *Worth/Madison Square Plazas*. Fonte: Aline Barata, 2017.

RESULTADOS E IMPACTOS NOS DIAS DE HOJE

Janette Sadik-Khan e Solomonow (2016, p.87) observaram que a ampliação de espaços exclusivos para pedestres na região do *Flatiron Building* redefiniu escalas, tornou a área mais caminhável, segura e apropriada para o uso das pessoas. Mesmo localizada adjacente a um dos maiores parques de Nova York, o *Madison Square Park*, a praça trouxe benefícios para a área. A região recebe em média 24,060 pedestres por dia: 59% são nova-iorquinos, normalmente acessam a região a trabalho (31%), ou moram no local (28%). O DOT (2017) identificou que 62% das pessoas tem a região como destino mais de uma vez por semana, revelando que o turismo na área é impactante, mas ainda sim a região é dominada pelo uso dos moradores e por pessoas que trabalham no local.

Nas primeiras fases de construção, foi observado que as pessoas ocuparam imediatamente a brecha do tecido urbano livre do perigo dos carros, demonstrando como o desejo por espaços públicos na cidade é pujante. No total, foram reprogramados seis mil metros quadrados de espaço para os pedestres na praça e ao longo da *Broadway*, uma área equivalente a um estádio de futebol, além da implantação de ciclo faixas (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.89). Segundo Andy Wiley-Schwartz (apud SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.89), diretor de Espaços Públicos da época, a presença do parque, *Madison Square Park*, ao lado da área de intervenção do DOT não prejudicou o uso da praça, pois para ele, “as pessoas querem estar onde a energia e a atividade estão”⁵⁶. As funções, o

⁵⁶ People want to be where the energy and the activity are (ANDY WILEY-SCHWARTZ apud SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.89). Tradução nossa.

microclima, a natureza dos ruídos, por exemplo, são diferentes em ambos e distinguem seus caracteres e usos.



Figura 62: Antes e depois da intervenção na *5th Avenue* e na *Broadway*.

Fonte: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/flatiron-shared-street-mar2017.pdf> p. 2, acesso 10 nov. 2017.

As praças foram criadas pela transformação de faixas de rolamento nas interseções do grid e pela extensão de calçadas, aumentando as ofertas de áreas livre e de circulação para os pedestres. Ao redor das praças, observa-se a aplicação de piso tátil de alerta, dando segurança e conforto para pessoas com deficiência visual.



Figura 63: Antes e depois da intervenção na 5th Avenue e na Broadway.

Fonte: Google Earth, 2004 e 2011, editados.

A área, onde hoje está localizada a intervenção na região do *Madison Square Park*, faz parte do atual Programa de Praças de Nova York e é gerida por dois parceiros diferentes de acordo com sua localização. Segundo a listagem das praças do Programa (Anexo 1), a *Flatiron Plaza* é composta pelas praças existentes no segmento da *Broadway*, entre a *22nd Street* e a *25th Street*, e é mantida pelo BID *Flatiron/23rd Street Partnership Business Improvement District*. As *Madison/Worth Square Plazas* estão situadas na *Broadway* entre a *23rd Street* e *25th Street*, sob a responsabilidade do DPR, Departamento de Parques e Recreação, e do *Madison Square Park Conservancy*.

O grupo *Flatiron/23rd Street Partnership Business Improvement District*, criado em 2006, é uma organização não governamental formada por proprietários de negócios, empresários e residentes, que é responsável pela manutenção, programação, segurança, limpeza e outros serviços na praça,

entre a *21st Street* e *24th Street*. Esse BID é considerado um dos mais influentes na cidade, e se propõe a realizar melhorias na comunidade e desenvolvimento econômico em sua área de abrangência. Os parceiros disponibilizam o uso das praças para eventos e atividades externas, de norte e a sul do *Flatiron Building*, mas cobram uma taxa de adesão para isso. O BID também incentiva a instalação de arte temporária em suas praças, como no evento anual *Flatiron Public Plaza Holiday Design Competition* que, durante três anos, juntamente com o instituto Van Alen, convidou escritórios de Nova York para enviarem propostas.

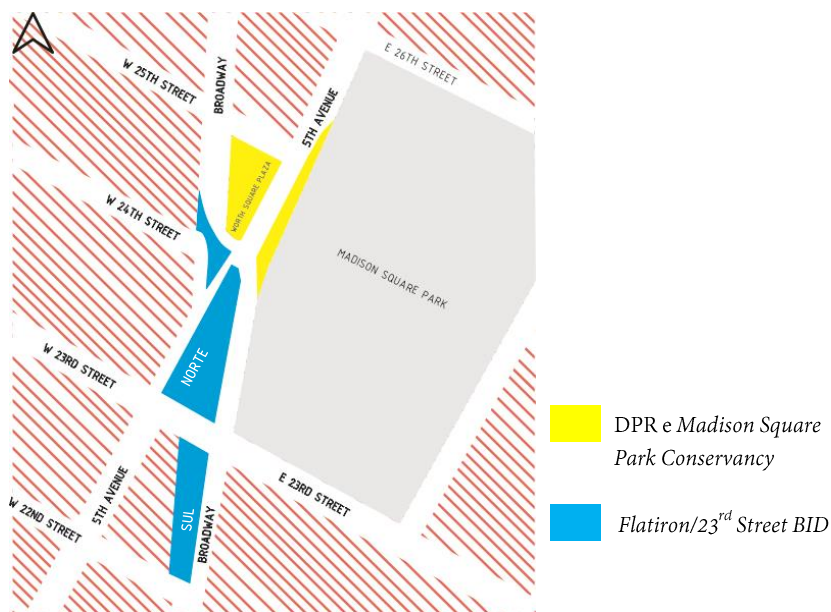


Figura 64: Divisão dos BID's responsáveis pelas praças. Fonte: Aline Barata, 2017.



Figura 65: Worth Plaza. Figura 66: Madison Square Plaza. Fonte: Aline Barata, 2017.
 Figura 67: Área de atuação do Flatiron/23rd Street BID. Fonte: <http://www.flatirondistrict.nyc/about-the-bid/about-us>, acesso em 15 out. 2017.



Figura 68: *Flatiron Plaza*, praça sul. Fonte: Aline Barata, 2017.

Após a implantação da praça interna *Flatiron Plaza*, o DOT continuou a observar os impactos na região em termos de trânsito de veículos, circulação de pedestres, índice de acidentes, e percebeu que o número de acidentes entre 2009 e 2011 diminuiu 29%. Além disso, o departamento, em 2015, obteve *feedback* da comunidade, que ressaltou a necessidade de melhorias na segurança para os pedestres, mais assentos, etc. Desta forma, o DOT repensou seu desenho urbano para melhorar a circulação de pedestres, promover travessias necessárias, normalizar a interseção, responder as linhas de desejo dos pedestres, aumentar a área de espaços públicos e reparar danos existentes em algumas superfícies.

Como solução, será realizado um *Capital Project* - projetos de reconstrução de rua que incluem melhorias das infraestruturas de trânsito de pedestres e veículos - com fundos CPSD (*Capital Project Scope Development*) e

administrado pelo Departamento de Projeto e Construção⁵⁷ (DDC), cuja realização começou no verão de 2017 e terá duração de dezoito meses. Os três objetivos principais das novas intervenções são: melhorar a circulação de pedestres e os espaços públicos existentes, e manter o acesso e circulação de veículos. Nessa fase, o DOT modificou o posicionamento da estação de bicicletas, acrescentando nova ciclo-faixa na *5th Avenue* e mudando o sentido e desenho da *Broadway* na porção entre *25th Street* e *24th Street*, transformando-a em uma rua compartilhada entre pedestres e ciclistas. Para realização dessa fase, o DOT contou com uma “pesquisa emergente”⁵⁸, com o apoio do parceiro local, para fazer um levantamento sobre o espaço proposto para receber a rua compartilhada. A rua compartilhada⁵⁹ na região do *Flatiron Building* complementa o desenho das praças existentes e promove mais segurança e liberdade de circulação para pedestres e ciclistas. A execução do projeto durou quatro meses, entre abril e agosto de 2017, e, a partir dessa intervenção, o DOT espera expandir o conceito da rua compartilhada para outras localidades em Nova York.

A partir de entrevistas com passantes e com os nova-iorquinos que têm estabelecimentos no local, foi possível observar, assim como na Fase 1 na *Pearl Street Plaza*, que muitos não se recordam da área antes da presença das praças na superfície viária da *Broadway*. Dentre os entrevistados que se lembram de sua situação anterior, o vendedor ambulante de frutas trabalha na área desde 1999 e relata que presenciou a transformação do espaço da rua em praça. Para ele, a reprogramação desse segmento da *Broadway* traz muitos benefícios para as pessoas e também para seu negócio. O

⁵⁷ Department of Design and Construction. Tradução nossa.

⁵⁸ Emergent survey (CRONSTAIN, 2017). Tradução nossa.

⁵⁹ Shared street. Tradução consagrada.

proprietário de loja de utensílios de cozinha, localizada na frente da praça sul da *Flatiron Plaza*, expôs a mesma impressão em relação às praças ao redor do *Flatiron Building*, e acrescenta o desejo de que as áreas exclusivas para pedestres fossem ainda maiores.



Figura 69: Estudo para implantação da rua compartilhada. Fonte: NYCDOT, 2017.

Com isso, podemos perceber que as intervenções na área do *Madison Square Park*, iniciadas em 2008, trouxeram resultados de maneira rápida e continuaram fomentando a feição tática no Departamento de Transporte de Nova York. Essa foi a primeira vez que o DOT “atacou” a *Broadway* e se desafiou a transformar segmentos viários em praça em uma área de escala metropolitana de grande relevância para a cidade. Essas ações, além de consolidar a “caixa de ferramentas” do DOT para resolução de conflitos viários e criação de novas praças, também inspiraram a realização posterior de melhorias na área e a atuação em outros pontos da cidade, como é o caso da Fase 4, que apresentaremos a seguir.



Figuras 70 e 71: Rua compartilhada.
Fonte: Aline Barata, 2017.

FASE 4: TIMES SQUARE PLAZA

A quarta e última fase que simboliza o início do Programa de Nova York é uma das mais marcantes em termos de escala e repercussão, pois transformou significativamente uma das principais áreas turísticas e comerciais de alcance metropolitano, a *Times Square*.

PLANEJAMENTO

No final de 2008, o Departamento de Transporte de Nova York (DOT), liderado por Janette Sadik-Khan, iniciou um plano de ação que teve como intenção alterar o sistema de tráfego da *Broadway*, na altura da *Times Square* e *Herald Square*, a fim de melhorar o trânsito e equilibrar oportunidades para o tráfego de pedestres. A *Times Square* foi um dos espaços selecionados para contribuir para a realização do PlaNYC 2030, cuja intervenção foi implantada, impedindo o tráfego de veículos nesses trechos, os quais se configuravam historicamente como espaços para o tráfego de veículos (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.92).

A intervenção da *Times Square* teve como objetivo resolver os problemas no trânsito na área, e o fez transformando parte do espaço da rua que era utilizada pelos veículos para o uso exclusivo do pedestre, acompanhada de provisão de compensação para os automóveis. Segundo Jane Jacobs (1993, p.469), essa é uma maneira de reorganizar o trânsito sem dificultar ou tornar condições menos convenientes para os carros.

A decisão de redefinir um trecho da *Broadway* próximo a *Times Square* se tornou possível quando a economia e a política se reaqueceram, após a crise de 2008. Segundo Sadik-Khan e Solomonow (2016, p.93), o projeto original previa a redução de faixas de trânsito na *Broadway* para apenas uma pista e



Figura 72: Times Square Plaza.

Fonte: Aline Barata, 2017.

a adição de praças em cada área livre pública ao longo de seu traçado, desde a 59th Street até Union Square, na 17th Street. O prefeito da época, Michael Bloomberg, preferiu verificar se o projeto iria funcionar antes de expandi-lo para o sul de *Manhattan*. Desta forma, ele reafirmou que a ação iria começar como um projeto piloto para então ser reavaliada após seis meses, durante o verão e outono de 2009 (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.93).



Figura 73: Times Square em 1913. Fonte:

<http://www.dailymail.co.uk/news/article-2217113/Times-Square-Amazing-images-capture-Crossroads-World-1904-modern-days.html>, acesso em 10 jun. 2017.



Figura 74: Times Square em 1905 vista de cima.

Fonte: MoMA, 2017.

Com consultoria do grupo Gehl Architects, foi realizado um estudo baseado na metodologia “espaço público-vida pública”⁶⁰ desenvolvida por Jan Gehl, para quantificar a qualidade dos espaços destinados para as pessoas na *Times Square*. Esses estudos examinam a vida cotidiana e, conseqüentemente, se baseiam no presente e nas condições existentes do espaço urbano. Os resultados obtidos apoiaram a vontade política de modificar os espaços públicos e a cultura urbana de Nova York através da transformação de sua estrutura física. Os levantamentos mostraram que 89% dos espaços públicos na região da *Times Square* eram destinados para o trânsito de veículos e apenas 11% para os uso de pedestres. A contagem do número de pedestres disputando o escasso espaço disponível entre estreitas calçadas e ilhas de pedestres fortaleceu o anseio por mudanças significativas no local. Os resultados obtidos nesse estudo foram incorporados no plano *World Class Streets* publicado em 2008 pelo Departamento de Transporte da cidade de Nova York (GEHL; SVARRE, 2013, p.132).

IMPLANTAÇÃO

A ideia de transformar a *Times Square* em uma praça pública não era controversa, mas levou ao lançamento de uma forte campanha de comunicação sobre os benefícios da conversão de trechos da *Broadway* em espaços públicos livre de carros (GEHL; SVARRE, 2013, p.132). Na divulgação do projeto, Michael Bloomberg focou seu discurso no fluxo rápido que os motoristas iriam obter em *Midtown* e construiu sua estratégia de relações públicas focando no fato de que a iniciativa não iria criar apenas uma “mera praça”, mas iria solucionar a congestão do tráfego da área. O projeto denominado “*Green Light for Midtown*” (em português, “Sinal

⁶⁰ Public space-public life. Tradução nossa.

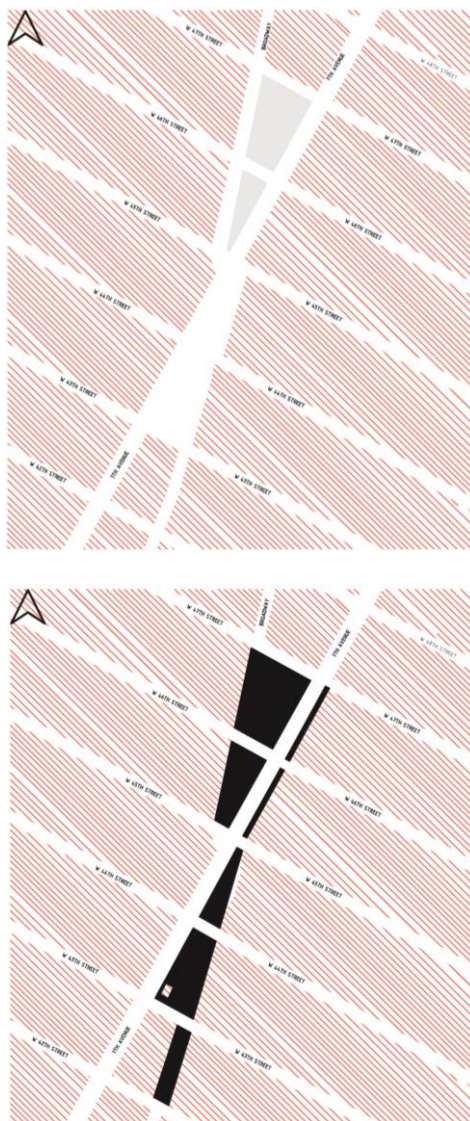
Verde para *Midtown*”) proporcionou “mais tempo de sinal verde”⁶¹ para motoristas, um aumento de 66%, na *Times* e *Herald Squares*, e um adicional de 10.117 m² de espaços públicos para pedestres (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.94). A intervenção na *Times Square* fez parte desse projeto, que teve como principal foco a conversão de duas pistas de trânsito na *Broadway*, que se estende do *Central Park* até *Union Square*, em praças públicas e faixas exclusivas para bicicletas usando materiais temporários (LYDON; GARCIA, 2015, p.151).

Segundo Janette Sadik-Khan e Seth Solomonow (2016, p.95), para a realização da intervenção, o Departamento de Transporte de Nova York conduziu audiências públicas com o intuito de apresentar o projeto à subprefeitura e aos comerciantes locais, e conhecer suas expectativas. Essa foi a primeira vez que o DOT se dispôs a se aproximar da sociedade e mostrá-la as transformações propostas para a área da *Times Square* e seus arredores. As audiências tiveram caráter expositivo e consultivo e não envolveram todas as camadas da sociedade. Por se tratar de uma área comercial de escala metropolitana, em que a presença de moradores é praticamente inexistente, o DOT não envolveu no processo outros atores sociais que não fossem das subprefeituras ou proprietários de estabelecimentos na área.

⁶¹ More green light time (SADIK-KHAN, 2016, p.94). Tradução nossa.

O fechamento da *Broadway*, através da *Times Square*, ocorreu em maio 2009, custando 1.5 milhões de dólares e usando materiais de baixo custo, como tinta, vasos de plantas, marcações, sinalizações e cerca de 376 cadeiras de praia coloridas no valor de 10,74 dólares cada (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.101). Desde então, porções da *Broadway* foram fechadas para o tráfego de automóveis na *Times Square* entre 42nd e 47th Streets, e na *Herald Square* entre a 33rd e 35th Streets (GEHL; SVARRE, 2013).

Figura 75: Antes e depois do fechamento da *Broadway* entre a 42nd e 47th Streets. Fonte: Aline Barata, 2017.



O receio de que o projeto e o impedimento do tráfego de veículos em uma das regiões mais famosas e movimentadas de Nova York pudessem dar errado foi rapidamente neutralizado pelo uso instantâneo dos pedestres na inauguração, que logo aproveitaram a oportunidade para sentar e vivenciar a *Times Square* sem disputar o espaço com os carros. Diante disso, Janette Sadik-Khan e Seth Solomonow (2016, p.101) ressaltaram que “em uma cidade sem assentos, uma cadeira de praia pode reinar”⁶². Em Agosto de 2009, as cadeiras de praia foram trocadas por mobiliários mais duráveis, e posteriormente, doadas ou utilizadas em um projeto de arte pública (LYDON; GARCIA, 2015).



Figura 76: Cadeiras de praia na etapa teste da *Times Square Plaza*.

Fonte: <http://www.nytimes.com/2009/06/11/nyregion/11chairs.html>, acesso em 05 jan. 2018.

⁶² In a city without seats, a beach chair can be a king (SADIK-KHAN, 2016, p.101).
Tradução nossa.

RESULTADOS E IMPACTOS NOS DIAS DE HOJE

As avaliações realizadas antes e depois da intervenção foram essenciais para avaliar o efeito das medidas temporárias, pois proveram, em termos numéricos, os aspectos positivos da iniciativa no aumento da oferta de espaços exclusivos para pedestres na *Times Square*. Estatísticas e documentações fotográficas serviram como ferramentas comunicativas e de avaliação do projeto e do processo de ajuste das medidas a serem tomadas no futuro (GEHL; SVARRE, 2013).



Figura 77: Antes e depois da intervenção na *Broadway*.

Fonte: GEHL; SVARRE, 2013, p.134,135.

Em relação ao tráfego de veículos, o fato das cadeiras de praia terem sido foco das manchetes dos jornais, e não o trânsito, marcou o sucesso do projeto. As críticas mais recorrentes em relação ao fechamento da *Times Square* foram direcionadas às cadeiras de praia e suas cores vibrantes, enquanto o trânsito fluía bem. A ferramenta utilizada para medir os

resultados do fechamento da *Broadway* e da *Times Square* para o trânsito de veículos foram os taxis de Nova York. Segundo Janette Sadik-Khan e Seth Solomonow (2016), a medição foi realizada em 1.1 milhões de viagens dos taxis em *Midtown* e os dados revelaram que o tráfego de veículos passou a fluir 7% mais rápido. Um total de 35.771 m² de espaço predominantemente viário foi transformado em praça, ao mesmo tempo em que melhorou o tempo de transporte de veículos em 17%. Além disso, percebeu-se que o projeto foi capaz de reduzir o congestionamento de veículos e o tempo de viagem dos carros em *Midtown*, e diminuir significativamente o número de motoristas e passageiros acidentados em 63%, e, envolvendo pedestres, em 35%. O número de pedestres andando no espaço entre os carros, antes e depois da intervenção, foi reduzido de 5.025 a 1.022 pessoas.

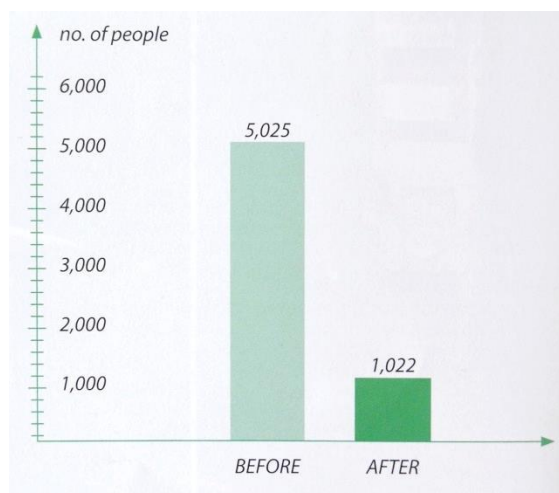


Figura 78: Gráfico que representa o número de pedestres caminhando fora das calçadas na 7th Avenue, entre 45th e 46th Streets, antes e depois do fechamento para o tráfego de veículos.

Fonte: GEHL; SVARRE, 2013, p.132.

Em relação aos pedestres, o aumento no número de pessoas na *Times Square*, antes e depois da intervenção, pode não representar um resultado expressivo, sendo de apenas 11%. O que é impactante é o aumento do número de pedestres que passam a permanecer e sentar no local, que subiu

para 84%, demonstrando que a *Times Square* passou de área de circulação para espaço de permanência (GEHL; SVARRE, 2013).

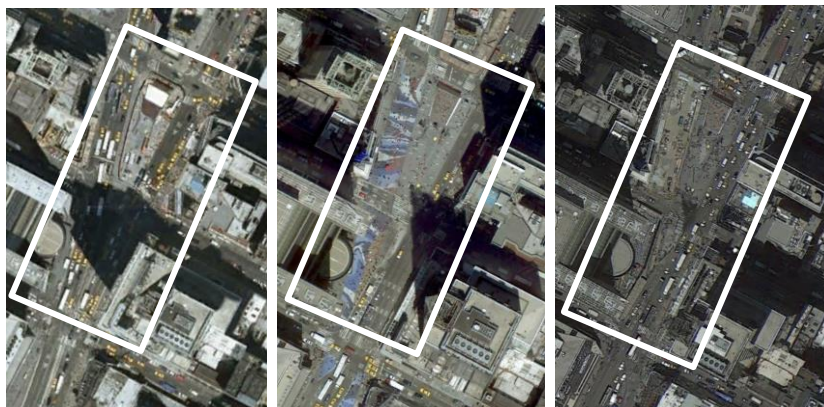


Figura 79: Antes e depois da intervenção na *Broadway* na altura da *Times Square* (antes, fase temporária e praça permanente).Fonte: Google Earth, 2008, 2011 e 2014.

Por conta dos resultados positivos obtidos na experimentação do projeto “Sinal Verde para *Midtown*”, o prefeito Michael Bloomberg anunciou, em 2010, que a iniciativa iria se tornar permanente. No ano seguinte, iniciou-se o processo de desenvolvimento do projeto permanente, que foi idealizado pelo grupo de arquitetos noruegueses Snøhetta, eliminando o meio-fio e elevando a superfície da rua para o nível da calçada, transformando a antiga via em um espaço uniforme para pedestres. O projeto abarcou uma área total de 25 mil m² que, segundo os arquitetos, teve um propósito triplo: atualizar as infraestruturas existentes, fornecer estrutura para eventos públicos e tornar permanente as melhorias identificadas na etapa temporária. Por estar situado no centro dos distritos teatrais de Nova York, a proposta para um espaço público multifuncional foi chamada de “gravata

borboleta”⁶³ e teve como inspiração o passado da *Times Square* e sua rica história de entretenimento (SNØHETTA, 2015, p.276). O projeto englobou a criação de mobiliários fixos e também a provisão de quiosques e áreas com mesas e cadeiras móveis. Enquanto isso, a cidade e os parceiros BIDs continuaram a medir os impactos da intervenção e programar mais atividades na *Times Square*. Essas organizações ajudaram na manutenção do local e na programação de atividades sociais, culturais e artísticas variadas (LYDON; GARCIA, 2015, p.151).

O projeto permanente da *Times Square* foi inaugurado em dezembro de 2013 e novas pesquisas foram realizadas para verificar os impactos mais recentes. Segundo Lydon e Garcia (2015, p.153), o tráfego de pedestres subiu para 15%, o que significou que 400 mil pessoas circulavam na *Times Square* por dia, enquanto o número de acidentes de trânsito e o tempo de viagem de carro continuaram a decrescer. O dado mais significativo da transformação da *Times Square* é em relação ao crescimento vertiginoso do valor do aluguel comercial, que aumentou 180%, colocando o local um entre os dez mais valiosos destinos comerciais do mundo (LYDON; GARCIA, 2015). A Associação de Bens Imobiliários de Nova York demonstrou que as taxas de aluguel das propriedades no primeiro pavimento das edificações lindeiras à *Times Square* dobraram em um ano (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.102).

De maneira geral, Lydon e Garcia (2015) consideram o projeto da *Times Square* como o grande exemplo de transformação de asfalto em praça pública (*pavement to plaza*) em Nova York, e também de Urbanismo Tático. “A liderança visionária e o uso inteligente de materiais de baixo

⁶³ Bowtie (SNØHETTA, 2015). Tradução nossa.

custo, juntamente com um processo de implementação interativo e flexível, definiram o projeto e ilustram como as autoridades urbanas podem efetivamente usar o Urbanismo Tático” (LYDON; GARCIA, 2015, p.153). A abordagem desenvolvida nesse programa considera que ações de baixo custo, temporárias e rápidas geram transformações de grande impacto e podem se adaptar a diferentes contextos, comunidades e escalas. A *Times Square Plaza*, composta pelas áreas exclusivas para pedestres na Broadway entre a *41st Street* e *47th Street*, são geridas, atualmente, pela *Times Square Alliance*, uma organização sem fins lucrativos fundada em 1992 e administrada por voluntários.

O fechamento de trechos da *Broadway* na *Times* e *Herald Square* foi experimental, mas as mudanças se tornaram permanentes, graças às avaliações “antes e depois” e à popularidade imediata dos novos espaços públicos (GEHL; SVARRE, 2013). A *Times Square Plaza* foi a primeira iniciativa do DOT que contou com o desenvolvimento por etapas, estabelecendo sua condição de praça de um dia (2008), interina (de 2008 a 2013) e permanente (desde 2013). A atuação experimental em fases foi propagada como uma das principais táticas do DOT e se consolidou a partir da regulamentação do Programa de Praças de Nova York, em 2016, com o estabelecimento dos três tipos de praças (Praça de Um Dia, Praça Interina e Praça Permanente).

Os resultados satisfatórios do projeto impulsionaram o DOT a expandir o alcance do programa para toda a cidade e inspiraram iniciativas semelhantes no país (GEHL; SVARRE, 2013). Os estudos e as avaliações das intervenções foram uma parte contínua nesse processo de mudanças rápidas em Nova York e serviram para medir os projetos pilotos

individuais, bem como mudanças posteriores ao longo da *Broadway* e na cidade em geral (GEHL; SVARRE, 2013).

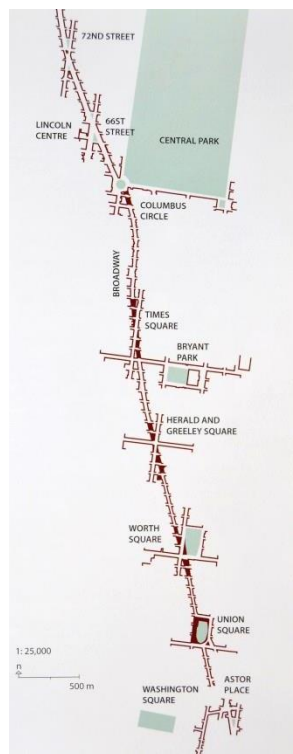


Figuras 80 e 81: *Times Square Plaza*.
Fonte: Aline Barata, 2017.

Após as primeiras etapas, o Programa de Praças de Nova York prosseguiu buscando solucionar problemas de trânsito, mas seu principal objetivo passou a ser a provisão de praças a partir da reprogramação de espaços

viários subutilizados. O caminho até sua regulamentação, em 2016, foi marcado pela implantação e desenvolvimento de diversas praças pela cidade, orquestradas, em sua maioria, exclusivamente, por esforços do DOT. O estabelecimento de parcerias público-privadas foi fortalecido nas iniciativas seguintes, mas o envolvimento com a comunidade será apenas oficializado após sua regulamentação. Além disso, será também nesse momento que as duas premissas táticas, apresentadas no capítulo anterior, - experiências na escala humana e micropolíticas híbridas - farão parte do Programa. Para compreender o processo, aplicação, desenvolvimento e suas limitações, apresentaremos a seguir a regulamentação do Programa de Praças de Nova York como política pública.

Figura 82: Intervenções posteriores ao longo da *Broadway* e adjacências.
Fonte: GEHL; SVARRE, 2013, p.133.



3.2. REGULAMENTAÇÃO DO PROGRAMA

Como vimos até o momento, as fases que nortearam a oficialização do Programa de Praças surgem em meados de 2007, como estratégia para resolver problemas de trânsito e oferecer espaços públicos ativos e de qualidade. Foi a partir de 2016 que o Programa ganhou regulamentação própria, passou a atuar como micropolítica híbrida e incorporou as experiências na escala humana de maneira efetiva. Nesta seção, visamos analisar os aspectos regulatórios do Programa, identificar as condicionantes que levaram à sua formalização, de iniciativa experimental à política pública, e as táticas híbridas experimentais utilizadas em seu processo. Para visualizar o processo de construção do Programa ver linha do tempo nas páginas 121 e 122.

No processo entre as fases que antecipam a legislação do Programa, o DOT continuou trabalhando na criação de novas praças e divulgando os resultados na forma de relatórios, como o *Measuring the Street: New Metrics for 21st Century Streets*, lançado em 2013. A continuidade da atuação do DOT foi consolidando as ações táticas como parte das ferramentas de projeto urbano. Além dos resultados positivos das fases que antecipam o estabelecimento da iniciativa como um programa das autoridades de Nova York, paralelamente, em 2015 torna-se ainda mais evidente o impacto da condição das ruas na qualidade de vida de seus habitantes, com o lançamento do *Street Design Manual* (NYCDOT, 2015). Nesse documento, as ruas de Nova York foram consideradas uma parte crítica de sua infraestrutura urbana, pois ocupam mais de um quarto da área total da cidade, cerca de 26,6%, enquanto que os parques e outros espaços públicos abertos representaram apenas 13,3%. Por conta disso, em 2015 o DOT traçou metas e princípios para os projetos urbanos que tratam as ruas como espaços públicos e vislumbram a promoção de segurança, mobilidade, sustentabilidade e resiliência, rentabilidade e equilíbrio com o

contexto local. Nesse momento, o papel da rua é enaltecido, e, principalmente, é reconhecida sua importância enquanto espaço público. Esse reconhecimento se faz ainda mais importante se considerarmos o contexto e densidade de Nova York, como *Manhattan*, por exemplo, que tem seu tecido urbano quase 100% ocupado. Desta forma, esses objetivos encontrados no *Street Design Manual* alimentaram o Programa de Praças, que se propõe a criar espaços públicos ativos na cidade a partir da transformação de áreas ou ruas residuais existentes, equilibrar oportunidades entre carros e pedestres, resolver conflitos de trânsito, potencializar a caminhabilidade⁶⁴ e ciclabilidade⁶⁵, preservar o contexto local das vizinhanças e criar espaços públicos resilientes e sustentáveis.

Pouco a pouco, a cidade passava a sediar mais ruas livres de carros, com isso, os cidadãos começaram a clamar por suas próprias versões, mesmo que temporariamente. O evento *Weekend Walks* (em português, “Caminhadas de Fim de Semana”) foi criado em 2011 pelo DOT para que as comunidades pudessem requisitar, em suas vizinhanças, o fechamento temporário de ruas. Os bons resultados das primeiras etapas do Programa e seus desdobramentos - em formas de novas praças e de fechamentos temporários de ruas -, aliados ao fortalecimento das parcerias público-privadas, não só realizaram mudanças no espaço urbano de Nova York de forma rápida e econômica, mas também sedimentaram novos processos administrativos. O DOT passou a “colocar o poder do espaço público e seu gerenciamento a longo prazo diretamente nas

⁶⁴ Termo traduzido do inglês “walkability” utilizado para designar o indicador quantitativo e qualitativo para medir o quão convidativa uma área pode ser para os pedestres.

⁶⁵ De forma análoga à “caminhabilidade”, o termo “ciclabilidade” se refere ao indicador que identifica o quão estimulante uma área pode ser para o uso da bicicleta. Nesse contexto, estamos destacando a importância da bicicleta enquanto meio de transporte (ANDRADE; RODRIGUES; MARINO; LOBO, 2016).

mãos das comunidades”⁶⁶, refletindo no modelo regulamentário do Programa de Praças de Nova York.

Nesse momento, percebeu-se que o simples empoderamento social, deixando as comunidades livres para clamar melhorias em seus bairros, não seria capaz de criar e manter novos espaços públicos ativos, resilientes e de qualidade. O DOT passa a reconhecer a importância da aprendizagem social (COLLINS; ISON, 2006), no qual os problemas e as soluções são pensados e desenvolvidos pela sociedade. O poder público passa a assumir suas limitações em termos de identificação de problemas e de direcionamento de propostas para todas as áreas da cidade. Desta forma, um plano de gestão foi estabelecido para organizar e designar parcerias e responsabilidades gerais (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.123). É nesse contexto que, em 2016, o Programa de Praças de Nova York deixa de ser puramente *top-down* e passa a ser regido por uma abordagem híbrida. O regulamento incorpora a dimensão *bottom-up*, convidando a comunidade a enviar propostas para elaboração de novas praças, estabelece e a figura dos parceiros como intermediário e aliado operacional do DOT, e delimita: o processo de inscrição, as responsabilidades dos parceiros e do DOT e a natureza das praças.

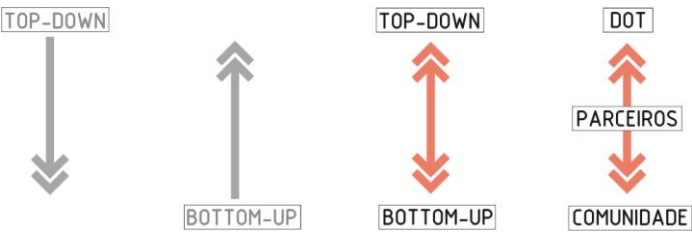


Figura 83:
Diagrama que
representa as
interações
entre atores
sociais no
Programa.
Fonte: Aline
Barata, 2018.

⁶⁶ That put power of public space and its long-term management more directly into the hands of communities (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.123). Tradução nossa.

De acordo com o Código Administrativo da Cidade de Nova York § 19-157, o Departamento de Transporte da cidade propôs regras para fornecer um quadro regulamentar uniforme para as praças. Em abril de 2016, o Conselho de Nova York decretou uma lei local autorizando o DOT a anunciar as regras que iriam gerir e regulamentar as praças de pedestres na cidade. As praças de pedestres são definidas como áreas designadas pelo DOT para circulação, uso e entretenimento de pedestres, e podem conter mesas, assentos, plantas, árvores, iluminação, bicicletários ou arte pública. Essas praças estão localizadas nas propriedades do DOT, podendo ser sediadas em áreas residuais de trânsito e em ruas subutilizadas. O Programa de Praças de Nova York faz parte do projeto *OneNYC's Vision* (cujo nome original era PlaNYC) e tem como objetivo trabalhar com as comunidades para impulsionar o domínio público e oferecer aos nova-iorquinos espaços abertos de qualidade, incentivando o engajamento social e propagando os princípios de sustentabilidade e resiliência em todas as suas esferas (NYCDOT, 2017). O DOT (2015, p.66) considera, como benefícios do Programa, a promoção de interação social e construção de identidade das vizinhanças, a promoção de atividades para os pedestres e de local para diversos eventos comunitários, culturais e comerciais, o incentivo ao desenvolvimento da economia local, e a melhoria da segurança no trânsito através da reprogramação de vias largas ou do tratamento de interseções.

Desde então, o Programa de Praças de Nova York passou a incorporar novas medidas e regras para a criação das praças, e duas são de especial interesse na presente dissertação, pois traduziram a feição tática em forma de política pública: as experiências na escala humana e o engajamento social. A partir de 2016, o DOT passou a designar a escolha das praças para organizações comunitárias e/ou BIDs locais. Desta forma, o DOT é responsável pela avaliação

das propostas e fornecimento de fundos para a concretização das praças. A figura do parceiro é fortalecida na legislação, e o engajamento com a comunidade é considerado fator essencial para a escolha dos espaços. Além disso, o regulamento do Programa passou a contar com três fases de implantação das praças, duas fases temporárias e uma permanente, revelando possibilidades de avaliação e teste antes que grandes investimentos sejam feitos.

Atualmente, o Programa de Praças de Nova York está sendo aplicado em cerca de setenta praças de pedestres ⁶⁷ nas cinco regiões de Nova York, *Brooklyn, Queens, Bronx, Manhattan* e *Staten Island* (CRONSTEIN, 2017), e incorporou, inclusive, as quatro fases iniciais apresentadas no início deste capítulo. Anualmente, o DOT convida organizações elegíveis a se tornarem parceiras do Programa, se inscrevendo e propondo locais para novas praças. O DOT revisa e avalia as propostas encaminhadas, seleciona os locais para praças mais apropriados e então trabalha diretamente com os respectivos parceiros na programação e funcionamento de cada praça. Se selecionados, os parceiros deverão estar de acordo que receberão ajuda financeira do município por meio da criação da praça na comunidade, que deverão obter apoio comunitário e participar do processo de projeto da praça, e realizar a gestão, manutenção e programação na praça proposta, quando o período de construção se completar.

Ao longo desses dez anos desde o processo de execução das primeiras fases do Programa até sua regulamentação como política na cidade de Nova York, tornou-se evidente que a reprogramação de superfícies viárias residuais, conflitantes, complexas ou subutilizadas pode ser um bom caminho para a provisão de praças e espaços públicos ativos para os pedestres, na mesma medida em que soluciona problemas de tráfego. Desta forma, a iniciativa atua

⁶⁷ Pedestrian plazas (LYDON; GARCIA, 2015, p.153). Tradução nossa.

intervindo em “espaços incompletos que servem como viveiros”⁶⁸ para uma multiplicidade de usos coletivos (OSWALT; OVERMEYER; MISSELTZ, 2013, p.7).

A feição tática consolida-se com a regulamentação do Programa a partir de 2016, mas não é considerada como Urbanismo Tático pelo DOT. Segundo Jessica Cronstein (2017), urbanista do Departamento de Transporte de Nova York, existem outros projetos do departamento que se assemelham à abordagem do Urbanismo Tático, como o evento “Caminhadas de Fim de Semana”, por exemplo, que promove o fechamento de algumas ruas, mas têm duração de um dia, são temporários e não têm intuito de se tornarem permanentes. Desta forma, surgem alguns questionamentos: seria a interpretação da feição tática do Programa de Praças um equívoco? Será que, na prática, o Programa atende a todas as expectativas regulamentadas?

Para responder a essas questões, analisaremos, a seguir, o regulamento do programa, suas particularidades em relação à escolha das praças, responsabilidades dos parceiros e do DOT, processos que envolvem a comunidade e experiências na escala humana. Para compreender o processo de formalização do Programa e de sua transição de ação, majoritariamente, *top-down*, para política híbrida, além de aspectos regulatórios específicos, apresentaremos quatro exemplos de iniciativas. Os estudos de caso que destacaremos nessa dissertação são anteriores à regulamentação de 2016 e, por meio deles, destacaremos alguns de seus aspectos que serviram como indicadores para ajustar ou consolidar formas de atuação, e alinhar o programa a novas demandas para transformação e implantação de espaços públicos.

⁶⁸ Incomplete spaces that serve as breeding grounds (OSWALT; OVERMEYER; MISSELTZ, 2013). Tradução nossa.

Iniciaremos apresentando os critérios relativos ao estabelecimento das praças, suas categorias físicas e os tipos de praças designados pelo DOT. No estudo das tipologias de praças, utilizaremos exemplos de iniciativas de Praça de Um Dia (*78th Street Plaza*), Praça Interina (*Coenties Slip Plaza* e *Old Fulton Plaza*) e Praça Permanente (*Diversity Plaza*). Em seguida, estudaremos o processo de inscrição e de escolha das novas praças, para compreender como as propostas são avaliadas e o processo híbrido se inicia. Posteriormente, analisaremos a figura do parceiro e do DOT no regulamento do Programa e o envolvimento híbrido.

3.2.1. SOBRE AS PRAÇAS

As praças criadas pelo Programa de Praças de Nova York são definidas como “áreas localizadas totalmente dentro do leito da rua designadas pelo DOT para o uso de pedestres” (NYCDOT, 2015, p.66), ou seja, espaços públicos viários que serão reprogramados como praças. O DOT encoraja propostas de praças, em segmentos rodoviários subutilizados pertencentes ao departamento e a outras propriedades da cidade que possuam altas taxas de colisão entre veículos e pedestres e que estejam localizados em bairros que suportem a reprogramação de ruas em praças. Para a criação das praças, alguns aspectos são levados em consideração, como a relevância do segmento rodoviário para a rede de transportes da cidade, as necessidades de espaço aberto, o uso do solo circundante e a adequação do terreno, e critérios e acordos de manutenção da praça (NYCDOT, 2015, p.66).

As praças do Programa são interpretadas de maneira diferente em relação aos parques: a praça é o local onde as pessoas escolhem parar em meio a sua rotina, enquanto os parques são interpretados como destinos (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016). Os parques são unidades de conservação

ambiental, maiores que praças e jardins públicos, destinadas à proteção de áreas representativas de ecossistemas, possuindo função ecológica, estética e de lazer (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, 2017). Diferentemente dos parques, segundo Sun Alex (2008, p.23), a praça é urbana e pública por definição, e é, simultaneamente, uma construção e um vazio, um espaço físico aberto e um centro social integrado ao tecido urbano. Para Jan Gehl (2010, p.38) as praças são definidas como “espaços de experiência” que representam a “área que o olhar pode abarcar”, diferentemente das ruas que são consideradas como “espaços de movimento”.

Desta forma, o DOT encoraja que as praças contenham mobiliários de descanso, sombreamento, vegetação, lixeiras, quiosques, instalações de arte temporárias, etc. É obrigatório que o desenho da praça respeite a acessibilidade universal e que seus materiais e mobiliários auxiliem e acomodem pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Normalmente, as praças apresentam certa padronização em relação aos mobiliários empregados, o que confere uma mesma linguagem para as praças do Programa, mas que também limita as possibilidades criativas para cada espaço público.

O DOT incentiva a promoção de atividades de cultura e comércio para manter a vitalidade das praças. Feiras de produtores são encontradas com frequência dos espaços públicos desenvolvidos pelo departamento. William Whyte (1988, p.142) já advogava que comida de rua tem efeito positivo na vitalidade dos espaços em que estão inseridos. Lydon e Garcia (2015) concordam que o impacto de estabelecimentos de alimentação ao ar livre podem se configurar como um elemento de atração e de convívio social. Normalmente, as feiras de produtores não apresentam nenhuma vantagem no preço que se paga nesses produtos em relação aos dos supermercados, a

diferença, nesses casos, é qualitativa. As barracas de frutas e vegetais têm provado ser um meio de animar os espaços públicos, através das práticas sensoriais das cores, do toque e dos cheiros, e da sociabilidade advinda da prática da venda e das trocas entre produtor e consumidor (WHYTE, 1988, p.144).

Além disso, algumas praças do Programa contam com cafés e quiosques instalados em seu interior. A presença de estabelecimentos comerciais nas praças auxilia na segurança e vigilância, mantendo o espaço em movimento (JACOBS, 1993, p.46). Em contrapartida, ancorar o sucesso das praças ao uso comercial pode levar a excessiva comercialização do espaço público, excluindo parcela da sociedade ou privatizando o espaço público. No regulamento do Programa, o DOT proíbe a instalação de propagandas e cartazes de publicidade nas praças, e permite apenas os estabelecimentos licenciados do local a venderem seus produtos, vedando aos comerciantes do entorno colocarem seus mobiliários na praça. Mas será que é suficiente para evitar a excessiva comercialização do espaço público e a restrição de usuários nas praças do Programa? As regulações são vagas quanto às especificações de escolha e posicionamento dos estabelecimentos, e à sua relação com o restante da praça, podendo acarretar na associação do espaço público ao consumo e à consequente exclusão de parcela da comunidade. Os mobiliários móveis das praças são recolhidos durante a noite, no mesmo momento em que esses empreendimentos são fechados, o que representa uma medida de segurança para com os materiais das praças, mas também podem imprimir um erro de leitura ao associar sua utilização ao uso comercial, quando ele existe. Desta forma, as praças do Programa desencorajam o uso noturno, uma vez que eliminam durante a noite as condições favoráveis para permanência.

Outro elemento incentivado nas praças do Programa que, segundo Whyte (1988, p.145), tem o potencial de atrair pessoas nos espaços públicos, é a instalação de obras de arte e de esculturas que, além de movimentar o ambiente urbano, permitem interações com o usuário. Com base em seu princípio de triangulação (WHYTE, 1980), esses elementos funcionam como impulsos para reunião, interação e socialização de pessoas estranhas no espaço público. Determinadas características físicas do espaço urbano podem gerar espaços públicos hostis ou atraentes, dependendo dos atributos existentes no lugar (SANSÃO FONTES, 2011, p.12). Instalações artísticas temporárias, por exemplo, podem ser configuradas como elementos geradores de amabilidade em espaços públicos. O conceito de amabilidade é definido por Adriana Sansão Fontes (2011, p.17) que o interpreta como “a qualidade urbana que surge da articulação entre as características físicas do lugar, as intervenções temporárias que ocorrem sobre este espaço e as pessoas que o utilizam e se conectam”. Em oposição a espaços individualistas, um espaço amável é aquele que promove ou facilita manifestações de afeto e proximidade entre as pessoas.

Além disso, o DOT incentiva aplicações para atividades e eventos nas praças e disponibiliza um formulário online para requerer a “Permissão de Praça”, a partir do pagamento de taxas. Essa regulamentação é coordenada pelo *NYC Mayor’s Office of Citywide Event Coordination and Management* (em português, Escritório de Coordenação e Gestão de Eventos do Prefeito da Cidade de Nova York) e requer o pagamento de taxas de processamento, de inscrição e de taxas adicionais em casos específicos. Para submeter à inscrição, todos os interessados devem pagar uma taxa de vinte e cinco dólares. Se a proposta for aprovada, o pagamento de taxas adicionais e de inscrição pode variar de acordo com o tipo de cada praça e da natureza do

evento a ser realizado. As praças são categorizadas em níveis de acordo com seu tamanho, e, juntamente com a dimensão do evento, determinam as taxas associadas ao tipo de atividade. As taxas são administradas pelo *Street Activity Permit Office* (SAPO), em português, Escritório de Autorização de Atividade de Rua, e estão sujeitas a cobrança de valores adicionais pelos parceiros responsáveis pelas praças. Os valores de taxas de inscrição variam de mil até sessenta e seis mil dólares, e as cobranças adicionais, de zero a sessenta e seis mil dólares. As tabelas contendo os valores para cada tipo de praça e evento podem ser encontradas nos Anexos 2 e 3. Com isso, podemos perceber que, além de limitar a gama de eventos permitidos, engessando as possibilidades de atividades nas praças, as autoridades públicas de Nova York não contemplam nenhum tipo de exceção e isenção de taxas. Dependendo do caráter do evento e do tipo da praça, o pagamento dos valores cobrados pode ser inviável para organizações comunitárias, pessoas físicas ou instituições filantrópicas, por exemplo, deturpando o uso do espaço que é, em sua natureza, público. Como vimos até agora, o regulamento organiza e direciona o uso das praças, mas dificultam a apropriação espontânea do espaço público. Segundo Sansão Fontes (2011, p.35), as apropriações espontâneas são responsáveis pela injeção de vitalidade e criatividade nos espaços públicos, e representam um importante aspecto gerador de atividades e de interações livres de práticas controladoras e restritivas.

Tendo em vista as praças criadas até o momento, apresentaremos a seguir as categorias físicas (A) que ilustram como a reprogramação de superfícies viárias se configura no programa, e os três tipos de praça regulamentados pelo DOT (B).

A. CATEGORIAS FÍSICAS

Ao analisar as intervenções realizadas pelo Programa de Praças de Nova York, categorizamos três tipos de transformação do espaço viário presentes em diferentes praças do DOT: a reprogramação de interseções viárias e áreas residuais de trânsito, a extensão de calçadas e o fechamento de ruas. A identificação de categorias físicas auxilia na compreensão das ações e táticas utilizadas para reprogramação desses espaços.

REPROGRAMAÇÃO DE INTERSEÇÕES VIÁRIAS E ÁREAS RESIDUAIS DE TRÂNSITO

Em segmentos do tecido urbano da cidade de Nova York onde existem as interseções, a estrutura urbana torna-se complexa e percebem-se problemas de trânsito e uma quantidade significativa de conflitos e acidentes entre veículos e pedestres. Desta forma, uma maneira de solucionar essas questões foi preencher triangulações e outras áreas residuais geradas pelas interseções em Nova York com a geração de praças de pedestres. Na maioria dos casos, são necessárias modificações no direcionamento do tráfego de veículos e a criação de novas travessias, e consequentemente, novas sinalizações para pedestres e automóveis. A reprogramação de interseções também se aplica em casos em que segmento urbano é subutilizado ou pouco aproveitado, como em áreas de estacionamento de veículos, por exemplo.

EXTENSÃO DE CALÇADAS

As calçadas são os espaços entre o meio-fio e o alinhamento dos edifícios. A extensão das calçadas tem sido aplicada pelo DOT como forma de potencializar o espaço destinado à circulação de pedestres e, ao mesmo tempo, implantar mobiliários de descanso. Nesses casos, pouco se altera em relação ao

direcionamento de trânsito, por exemplo. Normalmente, o leito da rua é reduzido para comportar a ampliação da calçada.

Expandir o espaço destinado à calçada aumenta consideravelmente não apenas a área livre para os pedestres caminharem, mas também as novas possibilidades de usos, como a provisão de assentos, vegetação, espaço para vendedores de alimentos, mesas e sinalizações. Essas ações reduzem a caixa de circulação dos veículos e “completam o desenho urbano”, equilibrando as oportunidades e acessos entre pedestres e veículos (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.61). Seu princípio básico, portanto, é simplificar a rua e facilitar sua utilização.

FECHAMENTO DE RUAS:

O fechamento de ruas ocorre em áreas onde são identificadas vias subutilizadas do tecido urbano ou que recebem pouco volume de veículos, e geralmente têm grande número de pedestres e de atividades acontecendo em seu entorno. A transformação da rua em espaço público exclusivo para pedestres é um dos caminhos do DOT para criar praças onde há pouca oferta de espaços livres públicos em vizinhanças.

B. TIPOS DE PRAÇA

A prática da criação de praças de maneira temporária ou experimental, utilizando materiais baratos e de fácil execução, faz parte dos passos do DOT desde as primeiras fases do Programa. A partir de 2016, o Programa de Praças de Nova York (NYCDOT, 2016) passou a oficializar essa prática, regulamentando e definindo a existência de três tipos de praça: a Praça de Um Dia, a Praça Interina e a Praça Permanente. Nas fases iniciais da iniciativa, o Departamento de Transporte não tinha o intuito de estabelecer essas etapas, se preocupando apenas em realizar intervenções urbanas de

maneira rápida, fácil e barata, e checar os resultados de forma imediata. A ideia das experiências na escala humana fazia parte das intervenções que antecedem a regulamentação do Programa, e foi sendo aos poucos consolidada.

Nem todas as intervenções passam pelos três tipos de praça, mas nenhuma praça tem início com uma fase permanente e o caráter temporário é encarado como necessário para avaliar a viabilidade dos novos espaços públicos. Segundo o DOT (2017) o processo de aplicação começa em abril e a seleção é realizada em agosto, o que varia é a duração do processo de execução, dependendo do tipo de praça. Para entender como cada tipo de praça é estabelecido, apresentaremos suas características, em sequência, tendo como base o regulamento do DOT (NYCDOT, 2017), e também exemplos de intervenções referentes para cada tipologia, coletados a partir de pesquisas *in loco*, analisando seus processos de planejamento, implantação, resultados e impactos atualmente.

Até hoje nenhuma intervenção foi reprovada pela comunidade ou precisou ser removida (CRONSTAIN, 2017), mas a inclusão da comunidade no processo de escolha das praças traduz a evolução do Programa como micropolítica híbrida. Como a regulamentação é muito recente, os exemplos que vamos trazer servem para ilustrar os tipos de praça, mas esses são anteriores à regulamentação do programa, ou seja, ainda guardam resquícios de sua feição unicamente *top-down*. Eles também servem para identificar algumas contradições que possivelmente serviram de indicadores e foram afinadas na regulamentação de 2016. Os exemplos analisados representam variadas categorias físicas de praças (reprogramação de interseções viárias e áreas residuais de trânsito, extensão de calçadas, fechamento de ruas), situadas em áreas de diferentes contextos, escalas (local e metropolitana) e usos (residencial, comercial e misto).

B.1. PRAÇA DE UM DIA:

A Praça de Um Dia (*One-Day Plaza*) se caracteriza por um evento de um dia, em que o projeto da praça é testado. Nessa etapa, o DOT trabalha diretamente com o parceiro para definir, programar e documentar o potencial do local da praça proposta. As Praças de Um Dia servem como uma maneira de obter apoio local para as Praças Interinas e as Praças Permanentes. Em um curto espaço de tempo, essas praças funcionam como ações fase zero que evidenciam a possibilidade de transformação do espaço urbano, e verificam os resultados do projeto e da reprogramação do segmento rodoviário no âmbito da realidade local. A transição de Praça de Um Dia para Praça Interina é dependente do sucesso da intervenção, que é avaliada na escala 1:1 e em tempo real para gerar visibilidade, interação e *feedback* durante a performance (HALPRIN, 1969). Como forma de compreender o potencial desse tipo de praça e possíveis desdobramentos que guiaram o regulamento de 2016, apresentaremos a seguir o exemplo da *78th Street Plaza*, criada pela comunidade no *Queens*.

78TH STREET PLAZA

A praça criada através do fechamento de segmento da *78th Street*, em uma área residencial de *Jackson Heights*, no *Queens*, é o primeiro exemplo de iniciativa *bottom-up* que passou a fazer parte do Programa de Praças de Nova York. A realização do fechamento da rua para o tráfego de veículos foi iniciado como uma Praça de Um Dia e, por conta da mobilização social e dos bons resultados da iniciativa, o espaço evoluiu para Praça Interina. Sua natureza *bottom-up* foi determinante para os bons resultados dessa intervenção e para o seu reconhecimento na comunidade.



Figura 84: 78th Street Plaza.
Fonte: Aline Barata, 2017.

PLANEJAMENTO

A área onde se localiza a *78th Street* é considerada a segunda com menor oferta de espaços abertos em Nova York (LYDON; GARCIA, 2015) e esse foi um dos fatores que impulsionou a mobilização dos moradores para clamar a transformação de um segmento de rua em um espaço público de qualidade. A partir de 2008, os moradores de *Jackson Heights* se organizaram e formaram um grupo comunitário chamado *Green Alliance*, que organizou uma rua de lazer na *78th Street* durante algumas horas nos domingos de verão, e o fizeram por dois anos (*78th Street Summer Sundays*). Uma coalizão de grupos de vizinhança, *Friends of Travers Park* e *The Western Jackson Heights Alliance*, iniciou e desenvolveu este projeto com o apoio do Departamento de Transporte de Nova York.

A ideia do movimento organizado pela *Green Alliance* era transformar a *78th Street*, entre *34th Street* e *Northern Boulevard*, em uma Rua de Lazer, contemplando atividades para moradores de todas as idades. A oeste da rua está localizado o *Travers Park* e a leste a escola primária *Garden School*. Até 2008, a rua recebia pouco volume de veículos e era utilizada como estacionamento de veículos escolares, enquanto recebia diariamente grande número de pedestres, alunos da escola e de pessoas indo para o parque. Apesar da existência do parque, a comunidade identificou que faltava ali um espaço multiuso e dinâmico voltado para as pessoas do bairro. O parque conta com playground para crianças, e a rua foi vista como oportunidade para abrigar uma gama maior de atividades e usos. Além disso, os moradores alegaram que o parque fica cheio frequentemente e não consegue comportar todos os usuários. Outro ponto levantado pelo movimento foi a intenção de transferir para a *78th Street* a feira existente na

região, *Greenmarket*, já que essa não conta com espaço adequado para a quantidade de usuários e vendedores.

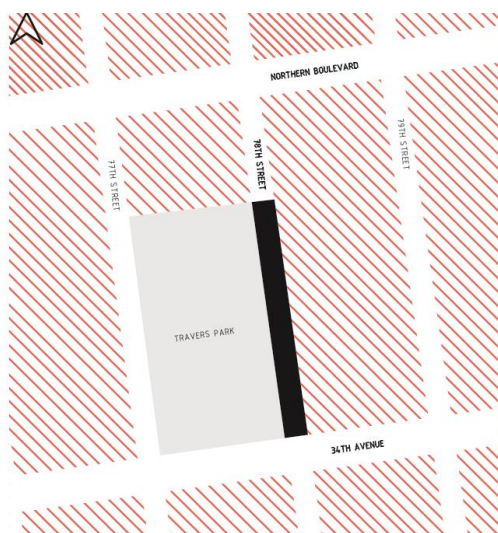
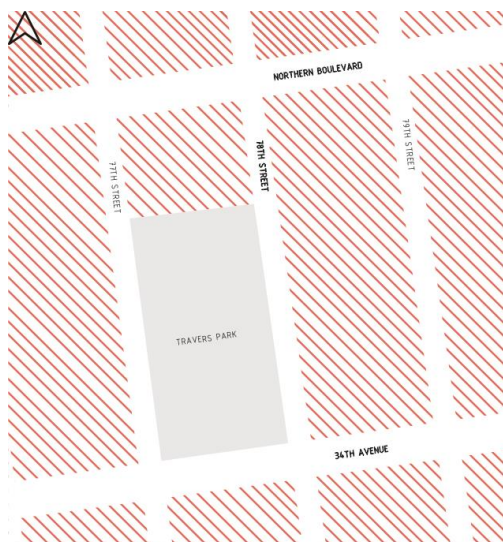
IMPLANTAÇÃO

Depois de executarem, com sucesso, o fechamento da rua aos domingos de verão, o grupo iniciou uma batalha local para promover o fechamento da rua 78th Street durante dois meses de verão, Julho e Agosto, e não apenas aos domingos. Depois de desentendimentos e votações contra a continuidade da rua de lazer em encontros com a subprefeitura local, a comunidade reconheceu os benefícios do segmento de rua da 78th Street como espaço público na região e quis mantê-lo livre do tráfego de veículos por mais alguns meses. A perda das áreas de estacionamento contidas na rua foi um dos pontos levantados como negativos para a condição regular da rua de lazer. Por outro lado, cerca de 200 residentes marcharam para a subprefeitura em maio de 2010 requisitando mais espaços livres públicos e mais áreas de lazer para as crianças.

A partir do verão de 2010, a rua de lazer da 78th Street passou a fazer parte da realidade da vizinhança durante dois meses inteiros, promovendo mais atividades no local. Em 2011 a rua de lazer pode ficar aberta para as pessoas por um mês extra. A permissão para ocorrer depois do verão, fora das férias escolares, serviu como teste e mostrou os impactos positivos do fechamento da rua para o tráfego de veículos.

Entre 2011 e 2012, os moradores coletaram fundos que foram direcionados para organização dessas atividades, manutenção e a implantação de equipamentos de esporte do local. Em seguida, o grupo *Green Alliance* se inscreveu para participar do Programa de Praças de Nova York pleiteando que a praça estivesse disponível durante todo ano. Assim, o *Green Alliance*

foi escolhido como o primeiro grupo comunitário a gerir uma praça do programa, que passou de rua de lazer de verão de dois meses para um espaço público disponível o ano todo (LYDON; GARCIA, 2015, p.167-168).



O fechamento da rua levou em consideração a necessidade de estacionamento e área de manobra para os veículos escolares da *Garden School*, sendo realizado até o alinhamento do parque, deixando o restante da *78th Street*, até *Northern Boulevard*, acessível para os carros. Desta forma, a *78th Street Plaza* passou de seu caráter puramente temporário de Rua de Lazer para ação fase zero, na medida em que tinha como objetivo principal comprovar sua viabilidade e capacidade de manutenção como praça interina.

Figura 85: Antes e depois da implantação da *78th Street Plaza*.
Fonte: Aline Barata, 2017.

RESULTADOS E IMPACTOS NOS DIAS DE HOJE

Atualmente, a *78th Street Plaza* faz parte das mais de setenta praças do Programa de Praças de Nova York e é gerida pela *The Jackson Heights Green Alliance* (JHGA), uma organização comunitária fundada em 2007 por um grupo de residentes locais e composta por voluntários, que defende o aumento de espaços livres públicos em *Jackson Heights* no *Queens*. A transformação da *78th Street* em praça pública faz parte dos trabalhos da organização, que se configurou como a primeira iniciativa *bottom-up* do Programa de Praças de Nova York.

Essas mobilizações são indicadoras do aumento de expectativas que as pessoas têm em relação a suas ruas, do sentimento de pertencimento e da crença de que as ruas estão no alcance delas novamente (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.135), e revelam interações entre macro e micropolíticas. Janette Sadik-Khan e Seth Solomonow (2016) destacam que planejadores urbanos estão sendo inspirados e, por sua vez, inspirando estratégias menos ortodoxas, desmanchando divisões entre ações sancionadas e não sancionadas, e apagando barreiras entre a comunidade e aquele que a representa (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016,p.136).

O espaço da praça é protegido por balizadores e cerca de metade de sua área não possui mobiliário, o que garante a flexibilidade de uso, podendo ser utilizado para aulas coletivas ao ar livre, para a prática de esportes, feiras e mercados de produtores, por exemplo. Já a parte próxima à escola e ao *playground* existente conta com mobiliários móveis e flexíveis, e gramado sintético.

Não existem muitos estabelecimentos comerciais no entorno da praça. Diferentemente, dos outros casos apresentados, trata-se de uma área

residencial de escala local que necessitava de um respiro e grande área livre dinâmica e multiuso. A *78th Street Plaza* contempla uma área de mais de novecentos metros quadrados, que recebe moradores diariamente e também outros eventos organizados pelo parceiro e pelo DOT, como o evento “Caminhadas de Fim de Semana” (NYCDOT, 2017).



Figura 86: Antes e depois da intervenção na *78th Street*.

Fonte: Google Earth, 2010 e 2016, editados.

Sendo resultado de uma iniciativa que partiu de esforços dos próprios moradores, o *feedback* da comunidade é homogêneo e positivo em relação à praça. Com base nas entrevistas realizadas *in loco*, a praça é apreciada por moradores de diversas faixas etárias do bairro e contempla inúmeros eventos e atividades coletivas.



Figuras 87 e 88:
78th Street Plaza.
 Fonte: Aline
 Barata, 2017.



Os esforços *bottom-up* do Programa revelam como a iniciativa permitiu que a comunidade pudesse transformar o espaço urbano e estimularam a inclusão do engajamento social como parte das ações oficiais da iniciativa. Além disso, como a intervenção foi concebida e organizada por esforços de uma organização de voluntários, a iniciativa estimulou o desenvolvimento de estratégias do DOT para apoiar e contribuir para estabelecimento de parcerias com organizações comunitárias na gestão das praças do Programa. Esse apoio foi incorporado no regulamento de 2016, na forma de um projeto que simplifica a atuação dessas organizações, o *Neighborhood Plaza Partnership* (NPP), em português, “A Parceria de Praça de Bairro”, que será apresentado mais adiante nesse capítulo. Diferentemente de áreas que contam com a atuação de BID’s locais, o projeto oferece apoio a organizações comunitárias como parceiros do Programa.

B. 2. PRAÇA DE MATERIAIS INTERINOS:

As Praças Interinas (*Interim Materials Plaza*) se diferem das Praças de Um dia por alguns fatores, sendo dois principais: pelo tempo em que elas poderão permanecer no espaço urbano e pela atenção recebida pelo DOT e pelos parceiros. Essas praças têm a permissão de permanecer por mais tempo, podendo ter prazo de duração pré-estabelecido ou indefinido. Por essa razão, as Praças Interinas recebem tratamento mais atento em relação à aplicação aos materiais de pavimentação, mobiliários e também aos elementos que darão mais segurança a seus usuários, como mesas e cadeiras móveis, blocos de granito e vasos de plantas como balizadores de espaço, e aplicação de cascalho epóxi como pavimentação.

O DOT é responsável pela instalação de materiais interinos e o parceiro se responsabiliza por gerir, operar e manter a praça no local proposto. Essa

etapa permite ser avaliada antes que investimentos permanentes sejam feitos. A condição interina precede a praça permanente e permite sua construção de maneira rápida e uso imediato. Desta forma, o DOT (2015, p.68) acredita que as praças interinas catalisam apoio comunitário ao espaço e servem como objeto de estudo e observação para incorporar os resultados e *feedbacks* na fase permanente. Além disso, funcionam como teste para verificar a capacidade dos parceiros em manter e programar a praça, e também como uma maneira rápida e barata de instalação de área livre pública. A maioria das praças criadas pelo Programa de Praças de Nova York está na fase interina por conta da facilidade de implantação, enquanto os processos para transformações permanentes são mais longos e variam de acordo com a viabilidade de fundos.

O DOT também considera que os parceiros responsáveis pela manutenção devem repor elementos da praça quando necessário, e que o projeto da praça deve promover acessibilidade e segurança dos usuários durante o dia e à noite. Para isso, é requisitada a aplicação de pisos táteis, faixas de advertência e contrastes de cor e materiais nas rotas de acesso e nas áreas de transição entre espaços para pedestres e veículos. Além disso, o DOT emprega balizadores como blocos de granito, vasos de plantas, ou outros elementos flexíveis ao redor das praças, para delimitar sua borda e protegê-las fisicamente.

A praça pode ser criada através da solicitação da comunidade e/ou através de um projeto de segurança que oferece oportunidade de espaço público. A geometria da praça é projetada pelo DOT e a provisão de mobiliários, deve ser realizada pelo DOT ou pelos parceiros, incorporando arte pública temporária, sempre que possível (NYCDOT, 2015, p.68).

A maioria das praças criadas pelo Programa tem caráter interino e muitas foram implantadas por tempo indeterminado. Mesmo não tendo início e fim definidos, como indica a definição de Temel (2006), a sua condição temporária é mantida por não serem consideradas permanentes e por permitirem mudanças, adaptações e ajustes. Desta maneira, as Praças Interinas também podem ser interpretadas como ações fase zero que, diferentemente das Praças de Um Dia, possibilitam uma avaliação prolongada e mais efetiva dos resultados da intervenção a longo prazo. Como as Praças Interinas podem permanecer por dias, meses ou anos, o DOT e a comunidade têm mais tempo para examinar qualitativamente e quantitativamente os efeitos e impactos da intervenção.

Manutenção e programação de atividades são duas premissas essenciais na gestão de praças que além de darem suporte ao Programa, também mantêm os locais vivos e em bom estado de conservação (LYDON; GARCIA, 2015, p.163). Além disso, a simples provisão de novas praças não garante o sucesso da intervenção. Desta forma, as Praças Interinas assumem sua condição de serem temporárias e se comportam como uma oportunidade de nova ambiência urbana, a partir da transformação de superfícies viárias. Essa etapa é uma experiência que acontece na escala humana e no nível do pedestre, disponível para todo mundo ver, tocar, sentar, e avaliar o que o novo espaço pode oferecer.

Para ilustrar essa tipologia, apresentaremos a seguir dois exemplos de Praças Interinas que envolveram diferentes questões, processos de intervenção, escalas e usos, mas que estão situados em tecidos urbanos anteriores à estrutura do grid e têm ligações visuais e físicas com o rio *East: Coenties Slip Plaza*, em *Manhattan*, (área comercial de escala metropolitana) e *Old Fulton Street Plaza*, no *Brooklyn* (área mista de escala

local). Como são anteriores à regulamentação, os exemplos a seguir também irão lustrar pontos críticos das intervenções que, atualmente, tentam ser evitados após 2016.



Figura 89: Mapa de 1766 localizando *Coenties Slip*, em *Manhattan*, e *Old Fulton*, no *Brooklyn*.
Fonte: <https://untappedcities.com/2012/11/14/history-of-streets-the-secrets-of-the-slips-on-the-lower-east-side/>, editado, acesso em 10 out. 2017.

COENTIES SLIP PLAZA

Coenties Slip surge no sistema urbano do século XVII da Nova Amsterdam como ancoradouro para os veleiros no rio *East*, posteriormente preenchido e transformado em rua em 1835 (LYDON; GARCIA, 2015. p.156). A área em questão passou por diversas modificações ao longo do tempo, como a expansão do distrito financeiro de Nova York e a emergência de novas infraestruturas urbanas no local, transformando significativamente a área, como a instalação de rede elevada de trens, posteriormente removida.



Figura 90: Coenties Slip Plaza.
Fonte: Aline Barata, 2017.

Até os anos de 1990, *Coenties Slip* era um curto segmento viário de mão dupla entre *Pearl Street* e *Water Street*, de baixa densidade de veículos e volume moderado de pessoas, e importante ligação entre o distrito financeiro e os espaços abertos próximo ao rio *East*, como o *Vietnam Veterans Memorial Plaza*. A extensa caixa viária da *Coenties Slip* foi considerada desnecessária pelo Município no *Estudo de Pedestrianização de Lower Manhattan*⁶⁹, publicado em 1997, que propôs mudanças na área a fim de melhorar a mobilidade dos pedestres, o tráfego de veículos nas principais interseções e as conexões visuais com o rio. As ações recomendadas para *Coenties Slip* foram a mudança de sentido do tráfego de veículos da via, de mão dupla para mão única, o estreitamento do leito da rua e a extensão das calçadas (NYC, 1997, p.59). O estacionamento de veículos foi mantido na rua.

Nessa iniciativa, *Coenties Slip* foi uma das ruas selecionadas como área prioritária, em que o Município atuou a partir de testes para avaliar os impactos das propostas na rede de transporte e na segurança de pedestres. Após a etapa experimental, o DOT aprovou as mudanças realizadas e sugeriu algumas melhorias de desenho e infraestruturas urbanas, e a implantação de elementos temporários, como balizadores e sinalizações determinando o novo limite da calçada. Para Lydon e Garcia (2015, p.156) esses testes, na década de 1990, já ilustram como o processo experimental transformou 50% do espaço do local para uso exclusivo de pedestres e já contava com o auxílio dos “parceiros” locais, *Downtown Alliance*, na manutenção do espaço. O sucesso do projeto trouxe investimentos de capital do DOT a longo prazo, que em 2004 alterou o espaço de *Coenties Slip* com materiais permanentes. O desenho triangular da rua foi

⁶⁹ Lower Manhattan Pedestrianization study (1997)

reconstruído e um parque foi criado em sua metade oeste, *Coenties Slip Park*, deixando um segmento de rua estreito a leste. O “parque” conta com bancos, um monumento e vegetação de grande e médio porte, mas como sua área permeabilizada é muito mais expressiva, o local possui configuração semelhante a uma praça.



Figura 91: *Coenties Slip* em 1885.

Fonte: <http://collections.mcny.org/C.aspx?VP3=SearchResult&VBID=24UAYWLV1MA7X&SMLS=1&RW=1536&RH=710>, acesso em 11 out. 2017.



Figura 92: *Coenties Slip* em 1904. Fonte:

http://www.popspotsnyc.com/coenties_slip/, acesso em 11 out. 2017.



Figura 93: *Coenties Slip* em 1978.

Fonte: http://www.thomasstruth32.com/smallsize/photographs/streets_of_new_york_city/index.html, acesso em 12 out. 2017.



Figura 94: *Coenties Slip* em 2007. Fonte: <http://forgotten-ny.com/2007/10/creaky-alleys-a-new-look-at-lower-manhattans-centuries-old-alleys/>, acesso em 12 out. 2017.

PLANEJAMENTO

Em março de 2013, o DOT, sob o comando da secretária de transporte Janette Sadik-Khan, apresentou estratégias para equilibrar oportunidades entre carros e pedestres no corredor da *Water Street*, no Distrito Financeiro de *Manhattan*⁷⁰, utilizando materiais temporários e buscando melhorias a longo prazo. As condições existentes que estimularam intervenções na área foram o grande volume de pedestres, travessias longas, calçadas e POPS subutilizados, pavimentação inconsistente e falta de comodidades para o pedestre. Os objetivos principais da intervenção na área da *Water Street* foram: o aprimoramento da segurança dos pedestres e da ligação visual com as margens do rio *East*, a criação de espaços públicos temporários e a promoção de conexões Leste-Oeste na área.

IMPLANTAÇÃO

A iniciativa denominada *Water Street Corridor Enhancements* (em português, “Melhorias no Corredor da *Water Street*”) teve como foco realizar melhorias urbanas pontuais em segmentos ao longo da *Water Street*. Na porção onde se localiza *Coenties Slip*, a rua existente foi fechada para os veículos, incentivando a mobilidade do pedestre a partir de suas linhas de desejo, ocupada por mobiliários flexíveis, e protegida por balizadores. Além disso, as áreas de travessias foram recriadas e expandidas, conectando a praça às ruas adjacentes e ao Memorial que margeia o rio *East*.

⁷⁰ Water Street Corridor Making Improvements and Taking Steps Toward Transformation (NYCDOT, 2013).

Esse caso se revela com mais um exemplo de intervenção realizada ao lado de um parque, demonstrando que a oferta de espaços livres públicos não significa que esses são suficientes. A *Coenties Slip Plaza* se comporta mais como uma extensão do parque do que um fechamento de rua em si.

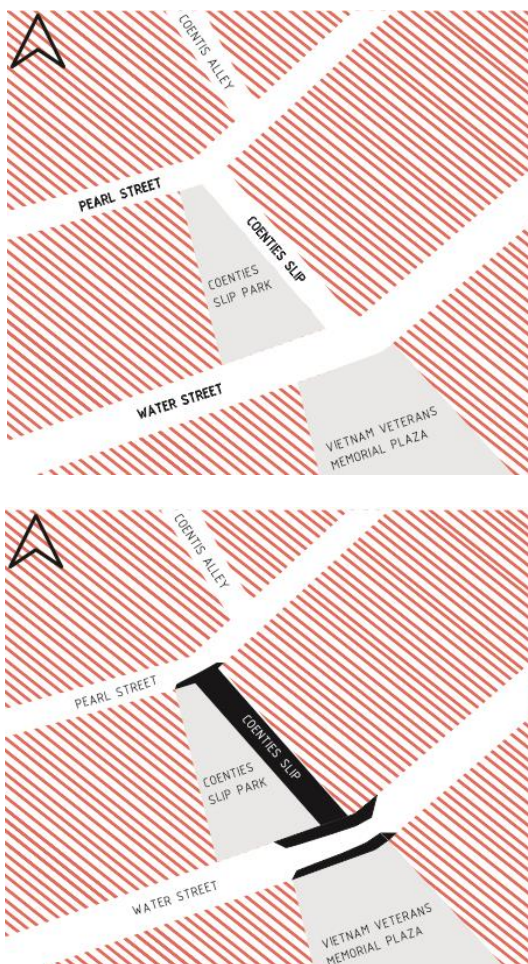


Figura 95: Antes e depois da implantação da *Coenties Slip Plaza*. Fonte: Aline Barata, 2017.

Essa intervenção serviu para afirmar a importância da medida concebida nos anos 1990 e reforçada em 2004, que transformou um fragmento da rua em praça, sendo expandida dez anos depois com o Programa de Praças de Nova York. Ao longo dos anos, essas iniciativas aplicaram princípios experimentais e se configuram como camadas táticas ao longo do tempo. O mesmo acontece nas intervenções na região do *Flatiron Building*, onde, não

somente as praças, mas também sua estrutura viária é reavaliada e sofrem novas transformações no tempo.



Figura 96: Antes e depois da intervenção na *Coenties Slip*.

Fonte: Google Earth, 2013 e 2017, editados.

RESULTADOS E IMPACTOS NOS DIAS DE HOJE

Atualmente, a *Coenties Slip Plaza* recebe grande movimento de pessoas durante o dia, principalmente dos que acessam a área a trabalho, nos intervalos e no fim do expediente. A *Downtown Alliance* é o parceiro local que administra a área de *Lower Manhattan*, desde o edifício da Prefeitura até *Battery Park*, do rio *East* até *West Street*, e auxilia na manutenção e limpeza da nova praça, além de atuar na programação de eventos, feiras de produtores e atividades no local. O *Coenties Slip Park* é gerido pelo Departamento de Parques de Nova York, mas também recebe assistência da *Downtown Alliance*. Evidentemente, o regimento do parque é diferente das praças do DOT e, portanto, permite, por exemplo, que os restaurantes do

entorno coloquem mesas e cadeiras, e sirvam seus produtos no espaço físico do parque. Nas praças do Programa de Praças de Nova York e, no caso, em *Coenties Slip*, os mobiliários dispostos não são de propriedade de nenhum dos estabelecimentos do entorno e a venda de produtos na praça é proibida, exceto em feiras.



Figura 97: *Coenties Slip Plaza*. Fonte: Aline Barata, 2017.

Segundo entrevistas com proprietários de estabelecimentos, funcionários e usuários da praça, a *Coenties Slip Plaza* transformou positivamente a rua que era basicamente utilizada como estacionamento de veículos, permitindo que as pessoas possam usufruir do espaço e ofertando novas áreas de descanso e convívio social no meio do Distrito Financeiro de Nova York. Assim como outras praças do Programa, a *Coenties Slip Plaza* cumpre o papel de oferecer espaços que alimentam a cultura da comida de rua do nova-iorquino. Os proprietários dos estabelecimentos do local não se

sentiram afetados pela perda das áreas de estacionamento de veículos pré-existente e, de maneira geral, aprovam a intervenção. A maioria dos entrevistados, dentre eles, usuários e proprietários, se posicionaram de maneira indiferente em relação à transformação e existência da praça. Diferentemente da intervenção *bottom-up* da *78th Plaza*, a *Coenties Slip Plaza* foi criada, unicamente, a partir dos desejos do DOT, *top-down*. Essa apatia dos usuários, possivelmente, é decorrente da ausência de envolvimento com a comunidade no processo de escolha da área e planejamento da praça, e pode estar ligada ao fato de que o projeto não partiu de uma demanda social. Desta forma, o DOT passou a assumir nova postura diante do engajamento social na geração de novas praças, que podem ser observadas na regulamentação do Programa em 2016.

OLD FULTON PLAZA

Old Fulton Street é uma rua do *Brooklyn* que passou por transformações na história e que tem início na *Water Street*, onde existia o edifício do Terminal de Balsa *Fulton*, construído em 1862 e incendiado em 1925. Ao lado da *Old Fulton Street* foi construída a Ponte do *Brooklyn* em 1883. Em 1977, os edifícios dos dois lados da *Old Fulton Street* foram incluídos pela Comissão de Preservação de Marcos⁷¹, por sua relevância na histórica região do Terminal de Balsa *Fulton*. Alguns edifícios novos, localizados aos pés da ponte e da *Old Fulton Street*, foram demolidos para criação do *Brooklyn Bridge Park*, inaugurado em 2010.

⁷¹ Landmarks Preservation Commission. Tradução nossa.



Figura 98: Old Fulton Plaza.
Fonte: Aline Barata, 2017.



Figura 99: *Old Fulton Street* antes da implantação da praça. Fonte: <http://www.blocksy.com/nyc/sale/212017-28-old-fulton-street-3f#/0>, acesso em 26 out. 2017.



Figura 100: *Old Fulton Street* e Terminal de Balsa *Fulton* durante a construção da Ponte do *Brooklyn* no início dos anos 1880. Fonte: <http://www.nytimes.com/2007/05/20/realestate/20scap.html>, acesso em 25 out. 2017.

PLANEJAMENTO

A partir da solicitação de melhorias na área e de análises realizadas pelo DOT (NYCDOT, 2011), foram identificados, na região da *Old Fulton Street*, problemas no trânsito de veículos e ciclistas, no estacionamento indevido de carros e na travessia de pedestres. Em junho de 2011, o DOT apresentou à subprefeitura local os problemas, potencialidades e a proposta da *Old Futon Plaza* a partir da extensão de uma das calçadas.

IMPLANTAÇÃO

A proposta para a área foi dividida em três segmentos e a intervenção da *Old Futon Plaza* receberá atenção especial nessa seção.



Figura 101: Áreas de intervenção.

Figura 102: Proposta de extensão da calçada na *Old Fulton Street*.

Fonte: NYCDOT, 2011, p.5.





Como foi percebido que a estreita calçada da *Old Fulton Street*, em seu lado leste, entre *Water Street* e *Front Street*, recebia grande volume de pedestres diariamente e seu leito viário era largo, o DOT propôs a extensão de sua calçada como uma praça, além da implementação de travessias mais amplas e seguras, ciclo-faixa, bicicletário e áreas apropriadas para estacionamento de veículos.

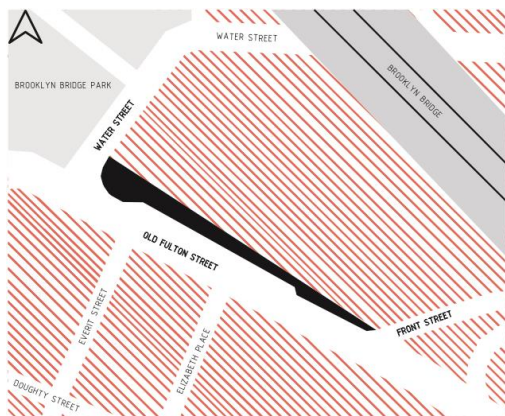


Figura 103: Antes e depois da implantação da *Old Fulton Plaza*. Fonte: Aline Barata, 2017.

Utilizando marcadores de pavimentação, novas sinalizações de trânsito, pintura, mobiliários, vasos de plantas e balizadores de espaço, o DOT iniciou a execução da intervenção.

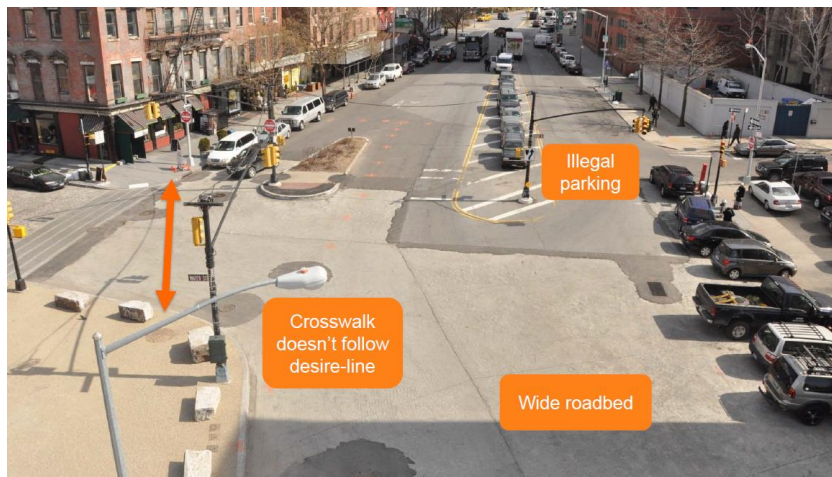


Figura 104: Problemas identificados pelo DOT na *Old Fulton Street*. Fonte: NYCDOT, 2011, p.10.

Figura 105: Croquis das soluções propostas para a rua. Fonte: NYCDOT, 2011, p.12.



RESULTADOS E IMPACTOS NOS DIAS DE HOJE

A praça em questão é mais um exemplo de intervenção do Programa que antecede a regulamentação criada em 2016, portanto, apresenta algumas lacunas em relação ao engajamento social. A partir de entrevistas com os usuários, percebeu-se que a praça possui aceitações distintas. Alguns usuários e passantes reagiram positivamente em relação à existência da praça, enquanto outros alegaram insatisfação quanto ao alto número de pessoas na praça diariamente e à insuficiência de mobiliários no espaço.

A extensão da calçada, que permitiu a implantação da *Old Fulton Plaza*, aumentou as possibilidades de circulação e permanência dos pedestres, além de simplificar o trânsito de veículos. A praça está localizada aos pés da Ponte do *Brooklyn*, próximo ao rio *East*, e em frente ao novo parque criado em 2010, o *Brooklyn Bridge Park*. Assim como os dois exemplos demonstrados anteriormente, a *Old Fulton Plaza* foi criada ao mesmo tempo em que o parque, e, mesmo assim, o DOT teve a intenção de não só melhorar o trânsito, mas também estender a área livre para os pedestres na calçada leste da *Old Fulton Street*. A praça conta com o mesmo padrão de pavimentação e de mobiliários que as outras apresentadas anteriormente, mas diferentemente das outras praças, possui assentos esculturais criados pela artista Eleonor Alper.

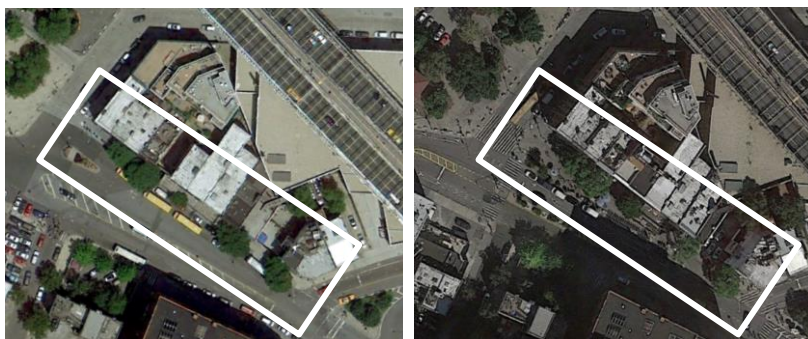


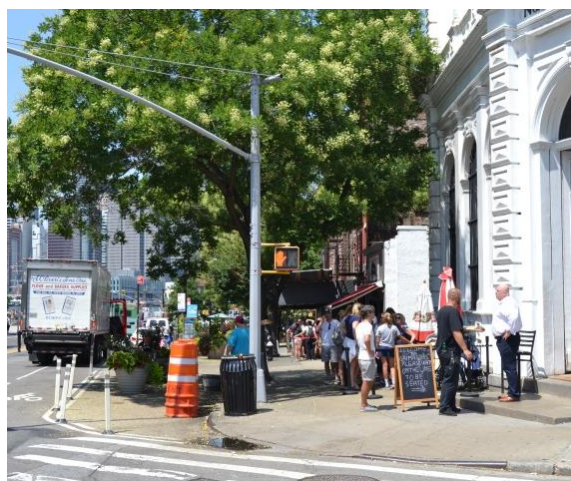
Figura 106: Antes e depois da intervenção na *Old Fulton Street*.

Fonte: Google Earth, 2011e 2017, editados.

A limpeza e manutenção do local e de seu mobiliário é responsabilidade do parceiro escolhido junto ao DOT. O *DUMBO Improvement District* é o parceiro local que é responsável pela programação de atividades na área e também pela manutenção e limpeza de duas praças do Programa de Praças de Nova York, *Old Fulton Plaza* e *Pearl Street Plaza* (apresentada na Fase 1).

A manutenção nesses espaços públicos inclui a plantação e cultivo de plantas, saneamento e limpeza, e disposição e armazenamento dos mobiliários.

Atualmente, a *Old Fulton Plaza* recebe muitos usuários por ter seu entorno imediato circundado exclusivamente por restaurantes, e é bastante utilizada por clientes em refeições. Os restaurantes que desejam colocar mesas fora de seus estabelecimentos têm um espaço reservado para isso na calçada no qual são responsáveis por zelar, limpar, cuidar de seu próprio mobiliário, etc. O espaço da praça é público, portanto, os restaurantes são impedidos de servir seus clientes no local (CRONSTEIN, 2017). Esses limites são tênues, pois mesmo o Programa controlando e evitando a comercialização do espaço público, os usuários da praça são, predominantemente, consumidores dos restaurantes do entorno. Mesmo não sendo permitida a venda de alimentos na praça por parte dos restaurantes de seu entorno, o uso da praça é reflexo dos estabelecimentos a sua volta. Em entrevista com a proprietária de um restaurante lindeiro à praça, que presenciou a transformação do local, ela aprova a extensão da calçada e confessa que prefere não oferecer mesas e cadeiras para seus clientes fora de seu estabelecimento porque a praça “faz isso para ela”. Com isso, é possível afirmar como o uso da *Old Fulton Plaza* precisa ser revisto, pois o espaço se configurou com a extensão da calçada para trazer mais conforto e oportunidades de lazer para os pedestres, e não apenas uma extensão dos estabelecimentos do entorno. Desta forma, o regulamento do Programa a partir de 2016, passa a estabelecer regras e maior controle quanto às atividades comerciais nas praças do DOT.



Figuras 107 e 108:
Restaurantes no entorno
da praça.
Fonte: Aline Barata, 2017.

B. 3. PRAÇA DE MATERIAIS PERMANENTES:

Uma praça pode se tornar permanente (*Permanent Materials Plaza*) se verificada a existência de contribuições relevantes para a comunidade e fundos suficientes para a realização de obras físicas. Juntamente com o DOT, outras agências financiam, projetam e constroem a praça permanente, a qual o parceiro é responsável por gerir, manter e operar. O DOT (2015, p.67) encoraja a inscrição de interessados em criar praças em áreas maiores que 185 m² e que contenham condições adequadas de uso do solo, densidade populacional suficiente e próximas a corredores de transporte e locais históricos.

A praça permanente é construída com fundos do município, mas é mantida e gerenciada por uma organização (parceiros) ou outra entidade como o Departamento de Parques e Recreação – DPR (NYCDOT, 2015). Para se tornar permanente, a área é completamente ou parcialmente reconstruída, as infraestruturas e instalações elétricas e hidráulicas no subsolo são checadas e sua infraestrutura é analisada. As obras nessa etapa do processo são necessárias para estudar se a área precisa de alguma melhoria urbana antes da aplicação de materiais e mobiliários permanentes, e prevenir que a praça tenha que ser interditada ou degradada depois que se tornar permanente (CRONSTEIN, 2017).

Para o projeto da praça permanente, uma equipe de profissionais baseia suas propostas no retorno obtido pelos processos públicos e pode incluir mobiliários formais ou informais, fixos ou móveis, árvores e plantas, iluminação, pavimentação, informação e sinalização, arte pública temporária ou permanente, bicicletários, água potável e fontes de água. Os materiais da pavimentação e dos mobiliários da praça variam de acordo

com as propostas projetuais. O projeto deve, sempre que possível, potencializar o uso de áreas permeáveis, incorporar cobertura vegetal, utilizar controles de fontes de águas pluviais, aumentar o índice reflexivo solar das superfícies pavimentadas para reduzir os impactos de ilha de calor e empregar materiais reciclados nos materiais de pavimentação.

Em relação às instalações de arte temporárias, essas podem ser implantadas de maneira única ou através de exposições regulares no espaço da praça, devendo ser coordenadas através do Programa de Arte Urbana do DOT. Já para as instalações de arte permanente, o DOT (2015) exige que essas sejam completamente integradas e funcionais, como bancos, mesas, etc, ou como arte autônoma, mas todas devem ser coordenadas através do Departamento de Assuntos Culturais (DCA) e requerem aprovação da Comissão Pública de Design (PDC). Essas regras organizam e regulam o espaço das praças, mas engessam possibilidades, principalmente, os eventos espontâneos e imprevistos da vida urbana.

O estabelecimento dos três tipos de praça (Praça de Um Dia, Praça Interina e Praça de Materiais Permanentes), e, principalmente, das duas primeiras – temporárias - funciona como mecanismo para captar *feedbacks* e encorajar a evolução e mudanças durante o período de desempenho (*performance*). Resgatando os Ciclos RSVP de Lawrence Halprin (1969, p.192), as praças temporárias, além de serem ferramentas de transformação de espaços públicos de forma rápida e barata, funcionam como experimentos na escala humana, permitindo a verificação de impactos, relações e dinâmicas (*valuation*), na medida em que são implementadas (*performance*). Em contra partida, além de não explicitar os parâmetros de medição dos resultados das praças temporárias, podemos observar que o regulamento do Programa também não sugere a possibilidade de estudos, pesquisas ou

avaliações de pós-ocupação das Praças Permanentes. Portanto, as Praças de Materiais Permanentes se configuram como a etapa final do ciclo do Programa de Praças.

Em alguns casos, como na *Times Square*, por exemplo, “estudos antes e depois”⁷² (GEHL; SVARRE, 2013) foram aplicados para medir os impactos de sua implantação ainda em sua fase temporária. Em termos quantitativos, essas medições foram importantes para avaliar a transformação da área e verificar sua viabilidade enquanto praça permanente. A avaliação das praças em sua etapa permanente também pode servir, não mais para estudar sua viabilidade, mas para avaliar os resultados e impactos na área e servir de aprendizagem para aplicação em outros locais. Um estudo de pós-ocupação contendo aspectos quantitativos e qualitativos poderia servir para avaliar os projetos das praças e conhecer seus resultados e impactos para seu entorno imediato. Algumas questões podem ser levantadas como possíveis pontos a serem analisados nas praças permanentes: o posicionamento dos mobiliários, o tipo de iluminação e os materiais aplicados são adequados? Quais são os impactos da praça no uso do solo, na mobilidade urbana, no comércio e no uso residencial do local?

Apresentaremos a seguir um exemplo de praça que está em fase de construção para se tornar permanente: a *Diversity Plaza*, localizada no *Queens*. Desta forma, demonstraremos os processos de transformação de Praça Interina para Praça Permanente, e as etapas de planejamento e execução da Praça Interina, uma vez que, por estar sendo executada, os resultados permanentes da praça não puderam ainda ser avaliados.

⁷² Before-and-after studies (GEHL; SVARRE, 2013)

DIVERSITY PLAZA

A *Diversity Plaza* está situada em uma região do *Jackson Heights*, no *Queens*, marcada pela diversidade cultural, formada por uma vasta gama de nacionalidades, como pessoas advindas da China, Índia, Paquistão, Nepal, Bangladesh, entre outras. É também uma área mista de escala local vibrante e conectada pela rede transportes públicos de Nova York, localizada próxima às estações de metrô *74th Street Station* e *Roosevel Avenue – Jackson Heights Subway Station*. A *Diversity Plaza* foi criada como Praça Interina em 2011, a partir do fechamento da *37th Road* para o tráfego de veículos, entre a *73rd Street* e *74th Street*, e está em fase de construção para se tornar permanente, em 2018. Durante os seis anos de praça interina, o local se configurou como importante centro que reúne diferentes culturas e etnias, e oferece área de descanso e livre circulação para os pedestres em *Jackson Heights*.

PLANEJAMENTO

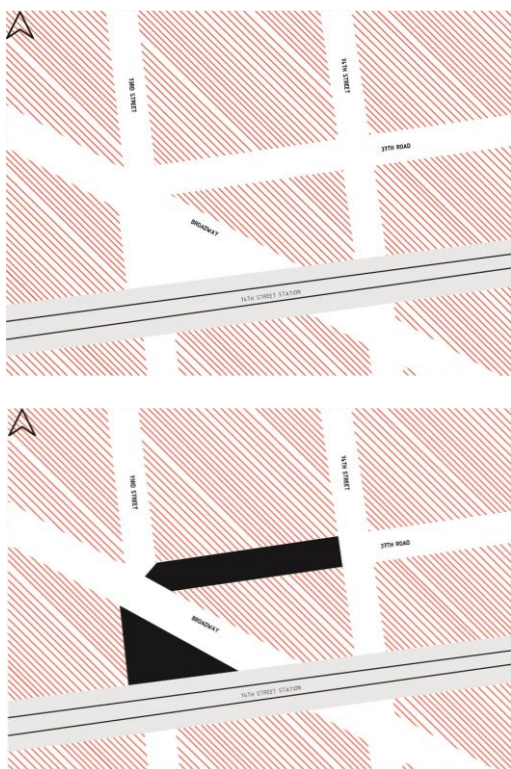
A partir do *feedback* positivo da comunidade e os dados satisfatórios coletados, o DOT foi estimulado a investir e evoluir para a fase permanente da *Diversity Plaza*. Entre 2014 e 2015, antes do processo de construção da praça permanente, foram organizados alguns encontros com a comunidade para discutir o projeto e captar a opinião dos moradores (NYCDOT, 2015). Nesse momento, os impactos sociais e no trânsito da Praça Interina também foram avaliados.



Figura 109: Diversity Plaza.
Fonte: Aline Barata, 2017.

IMPLANTAÇÃO

A transformação da praça interina em permanente começou em abril de 2017, e a previsão de inauguração é junho de 2018. Além do DOT, o Departamento de Projeto e Construção (DDC) está supervisionando a intervenção. O objetivo, nessa etapa, é alinhar as ruas para melhorar o tráfego de pessoas, aprimorar o projeto da praça e adicionar nova pavimentação, iluminação pública, árvores, bicicletários, instalações artísticas, vasos de plantas e mobiliários. O projeto da Praça Permanente foi elaborado em conjunto pelo Departamento de Transporte de Nova York e pelo Departamento de Projeto e Construção (DDC).



O projeto de transformação da praça permanente também prevê a sua expansão para a interseção entre a *Broadway*, *73 Street* e *Roosevelt Avenue*, criado um espaço extra, livre de carros, e a remodelação das superfícies das ruas do entorno e melhoras na infraestrutura do local.

Figura 110: Antes e depois da implantação da praça na *37th Road* e na *73rd Street*.

Fonte: Aline Barata, 2017.

Esse espaço, que foi adicionado ao projeto permanente da praça, se configura por uma área residual do tecido urbano que gera uma triangulação na estrutura viária. O encontro da *Broadway* com a *Roosevelt Avenue*, aos pés da estrutura elevada do metrô, e o desenho urbano triangular da área, levou à subutilização do espaço, sendo normalmente usado como estacionamento de veículos.



Figura 111: Proposta de praça permanente.

Fonte: <https://www.dnainfo.com/new-york/20171102/east-elmhurst/karron-alston-shot-95th-street-murder-homicide-nypd>, acesso em 15 nov. 2017.

Figura 112: Processo de construção da etapa permanente da *Diversity Plaza*.

Fonte: Aline Barata, 2017.



O custo aproximado do projeto é 4.500.000 dólares pagos pelo DOT, e a empresa fornecedora é *Akela Contracting LLC*. As fases iniciais da praça permanente se configuram pela construção, manutenção ou renovação de infraestruturas, como a construção da rede de água, remoção e construção de bacias de captura, criação de novas calçadas, aplicação de nova iluminação e sinalização, e remodelação das superfícies da rua. Desta forma, o processo de construção da praça permanente gera mais impactos na região imediata do que nas outras fases, porque envolve a instalação de canteiro de obras, interrupções de trânsito e restrições de acesso em alguns locais.

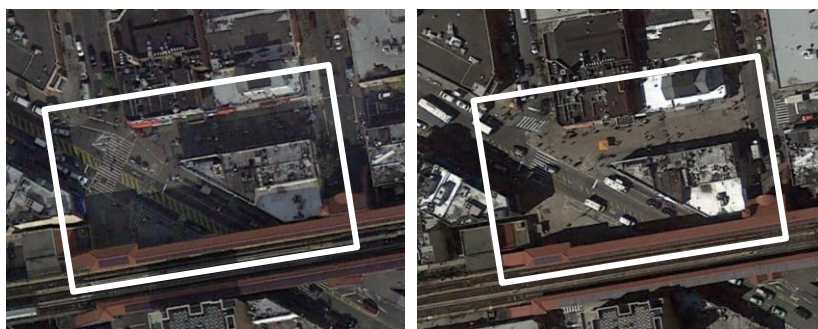


Figura 113: Antes e depois da intervenção na 37th Road e na 73rd Street. Fonte: Google Earth, 2012 e 2016, editados.

Segundo a atual secretária de transporte de Nova York, Polly Trottenberg (2017), *The Horticultural Society of New York* será o parceiro local quando a praça for concluída, providenciando manutenção e assistência técnica diária através do *One NYC Plaza Equity Program* do DOT (Programa de Equidade de Praças). Essa iniciativa foi criada em 2015 para assistir as praças em vizinhanças sem os recursos e apoio de um BID. *The Hort's Neighborhood*

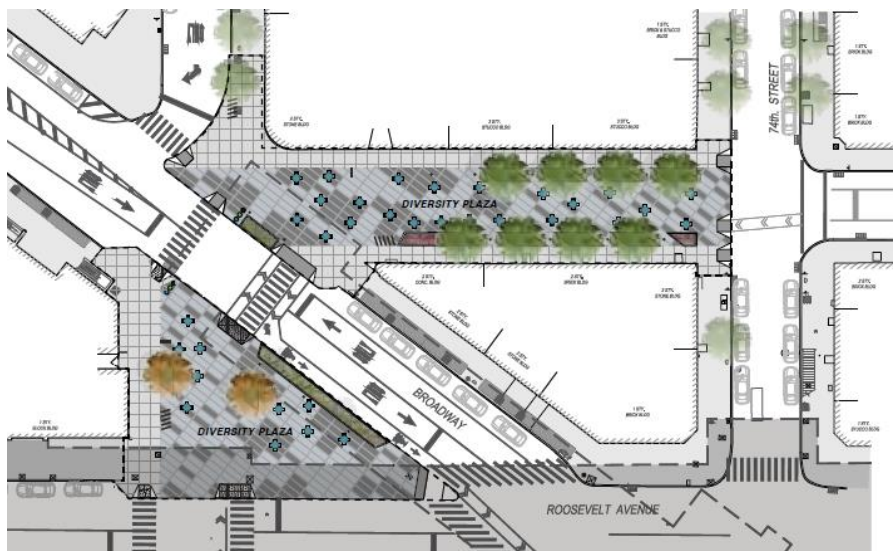
Plaza Program oferece serviços de manutenção em quatorze praças do programa por meio do Programa de Equidade de Praças.



Figura 114: Processo de construção da Praça Permanente.
Fonte: Aline Barata, 2017.

Figura 115: Fase temporária da Diversity Plaza.
Fonte: <https://voicesofny.org/?s=pedestrian+plaza+jackson+heights&cx=0&y=0>, acesso em 15 out. 2017.





CEMUSA PUBLIC TOILET



DOT BIKE RACKS 'CityRack'



MOVEABLE FURNITURE



DOT PLAZA LIGHTING

SITE FURNISHINGS

Figuras 116 e 117:
Projeto para a fase
permanente da
Diversity Plaza,
implantação e
mobieliários a serem
empregados. Fonte:
NYCDOT, 2015.

Através de entrevistas com os proprietários de estabelecimentos ao redor da praça, podemos perceber que muitos se posicionam de maneira indiferente em relação a ela ou relataram aspectos negativos acerca de sua transformação permanente. A presença regular de moradores de rua na praça também foi destacada, por todos os entrevistados, como um dos aspectos negativos. O dono do salão de beleza, localizado na esquina da *Diversity Plaza* com a *75th Street*, acredita que a praça é um desperdício, lamentou a transposição dos pontos de ônibus que antes estacionavam em frente a sua loja, e questionou o processo de engajamento e participação para transformação da rua em praça. Os proprietários da farmácia e de loja de bebidas, na *37th Road*, apontaram que a Praça Interina foi indiferente para os estabelecimentos, mas se mostraram positivos quanto às atividades e aos eventos organizados no local.

A transformação de uma praça temporária em Praça Permanente pode simbolizar o alcance máximo do sucesso do Programa de Praças de Nova York, graças aos efeitos satisfatórios de fases anteriores. Mas nem sempre funciona assim. A indiferença dos usuários e proprietários locais em relação à *Diversity Plaza*, principalmente em relação à sua condição permanente, são característicos da feição predominantemente *top-down*, anterior a sua regulamentação em 2016. O modelo de envolvimento social aplicado em 2015 no local, antes do início de sua construção permanente, mostra-se insuficiente para garantir que as praças sejam escolhidas e projetadas de acordo com os desejos da comunidade. A feição híbrida do Programa, a partir de 2016, passou ser incorporada de fato no processo de escolha das praças, como veremos a seguir, representando mudanças expressivas na forma como os espaços são selecionados e classificados, e como o DOT direciona seus investimentos.

3.2.2. PROCESSO DE INSCRIÇÃO E ESCOLHA DAS PRAÇAS

Desde 2016, o Departamento de Transporte de Nova York (DOT) lança um documento anual contendo diretrizes gerais para inscrição e envio de propostas de novas praças na cidade. A partir de então, o DOT passa a designar a escolha de novas praças para a comunidade e a tentar equilibrar a oferta de espaços públicos nos cinco distritos de Nova York. Segundo as Diretrizes de Aplicação do Programa de Praças⁷³ (NYCDOT, 2017), o DOT considera apenas uma inscrição por organização que, se for aceita, se tornará um parceiro do Programa de Praças de Nova York e do Departamento de Transporte. Cada organização interessada deverá se inscrever no Programa de Praças preenchendo um formulário que deverá ser submetido online ou por correio ao DOT.

Ao observar os esforços do DOT em implantar as primeiras praças do Programa de Praças de Nova York, é interessante ressaltar que, em alguns casos, as intervenções criam uma espécie de “amnésia”, passando a fazer parte do senso comum para os habitantes da cidade que passam a esquecer de sua estrutura urbana original. Esse fato pode estar relacionado aos bons resultados gerados pela reprogramação das superfícies viárias que passam a se tornar parte da nova realidade urbana de maneira rápida e ao mesmo tempo sutil e orgânica. Outra possibilidade pode ser consequência da falta de envolvimento social, de comunicação e transparência no processo de intervenção das primeiras fases, ocasionando no desconhecimento, e, possivelmente, no esquecimento do antigo desenho urbano com mais facilidade. Esse “esquecimento” pode ser identificado em entrevistas com usuários, comerciantes e passantes na *Flatiron Plaza* em *Manhattan* e na

⁷³ NYC Plaza Program Application Guidelines. Tradução nossa.

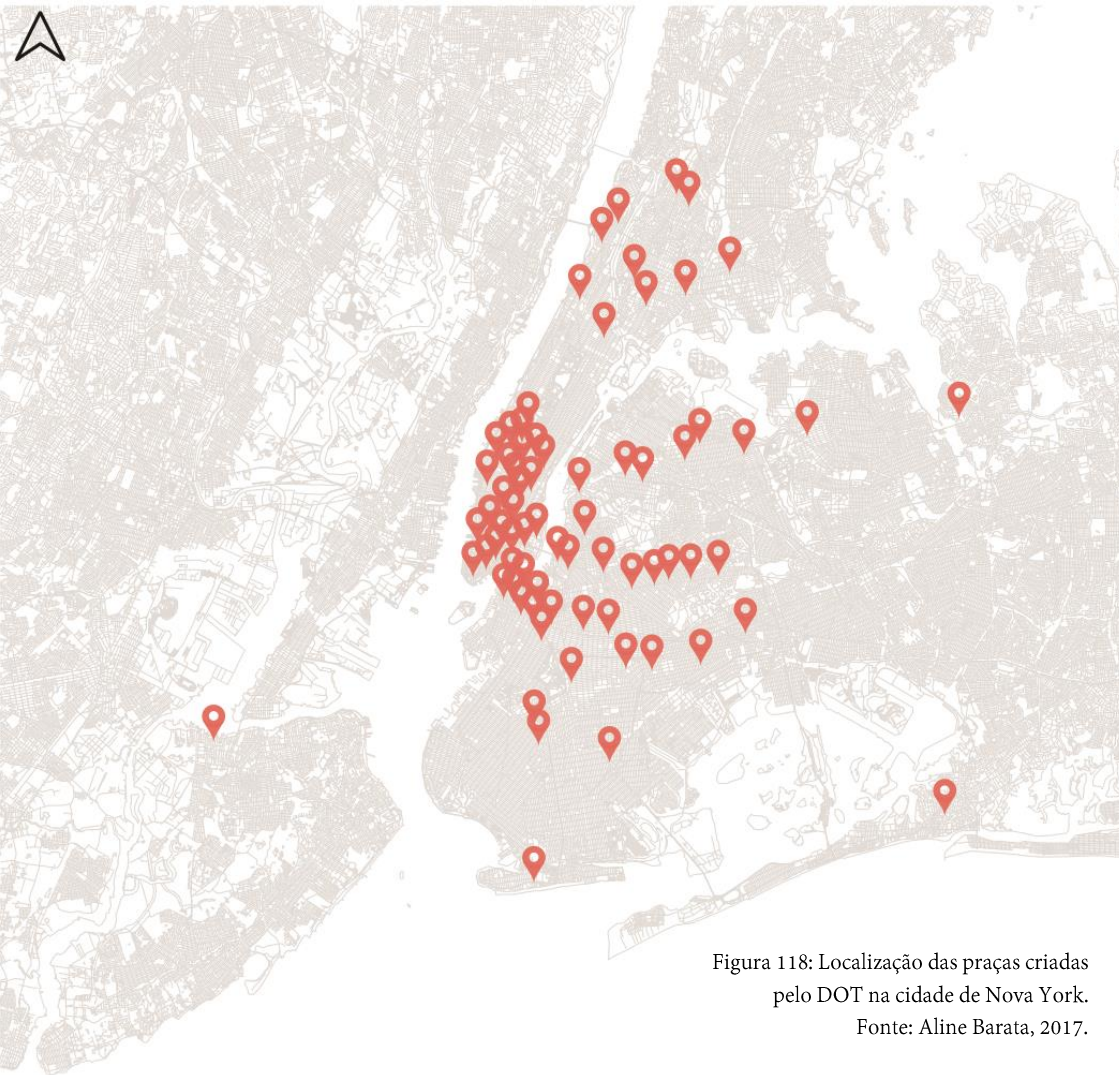


Figura 118: Localização das praças criadas pelo DOT na cidade de Nova York.
Fonte: Aline Barata, 2017.

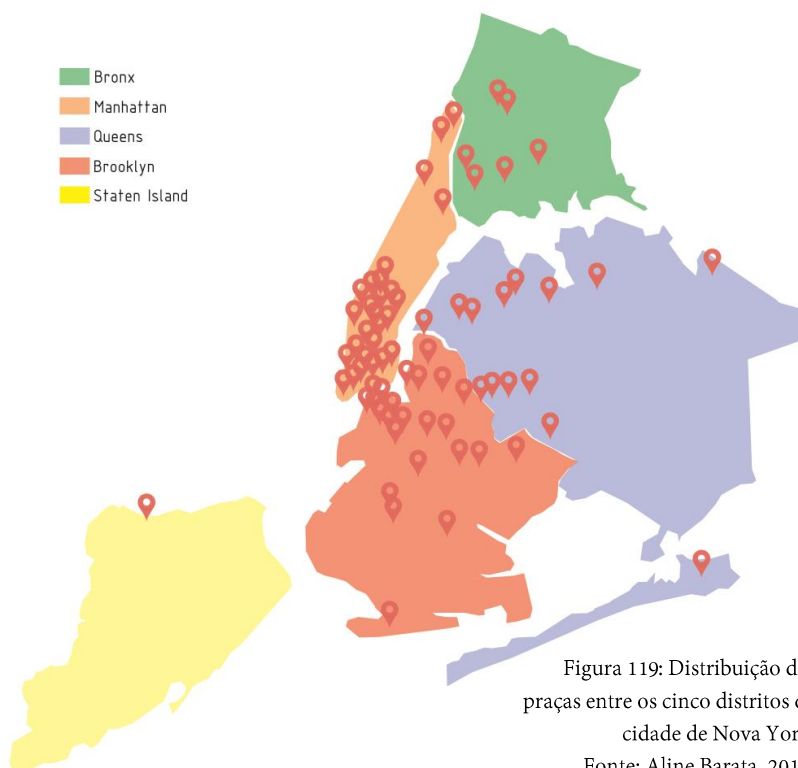
Pearl Street Plaza no *Brooklyn*, ambas advindas de esforços predominantemente *top-down*. Em contrapartida, a praça criada pela comunidade, *78th Street Plaza* no *Queens*, que, por ter partido de esforços *bottom-up* e ter sido implantada pelas próprias mãos de seus residentes, guarda os registros e reconhecimento da vizinhança de maneira mais efetiva. Desta forma, o regulamento do Programa transforma o modo pelo qual as praças são concebidas e selecionadas, através, principalmente, de sua

feição híbrida. É a partir de então que podemos observar a aplicação do conceito de “aprendizagem social” no Programa de Praças de Nova York, na medida em que os cidadãos passam, segundo Collins e Ison (2006), a “construir uma questão” (escolhem áreas para receber novos espaços públicos) e “buscar melhorias” (elaboram propostas para novas praças).

Além disso, atualmente, podemos identificar que a maioria das praças criadas pelo Programa de Praças de Nova York está situada no *Brooklyn* e em *Manhattan* - uma das áreas mais vibrantes e também abastadas da cidade (ver mapa anexo 4.3). No total, de acordo com a listagem do DOT (Anexo 1), a região do *Brooklyn* conta com 28 praças, *Manhattan* 27, *Queens* 13, *Bronx* 6 e *Staten Island* com apenas 1. Portanto, como uma solução para distribuir uniformemente as oportunidades de geração de novas praças, o Programa lançou mão de duas estratégias: (1) o estabelecimento de uma classificação para seleção de novas praças e (2) a criação de programas de apoio para as praças.

CLASSIFICAÇÃO PARA SELEÇÃO DE NOVAS PRAÇAS

Outra estratégia foi a aplicação de uma classificação que norteia a seleção das novas praças, vislumbrando equidade e equilíbrio na distribuição das praças do Programa. As propostas são avaliadas por um comitê do Departamento de Transporte, que consideram os critérios baseados em uma escala de 100 pontos: espaços livres públicos (30 pontos), iniciativa comunitária (20 pontos), contexto do local (20 pontos), capacidade de organização e manutenção (20 pontos) e elegibilidade de renda (10 pontos).



Primeiramente, as organizações inscritas devem operar em um dos cinco distritos da cidade de Nova York, estar localizadas perto ou ter uma missão que se relacione com a área geográfica escolhida como alvo da proposta de praça, e estar de acordo com as exigências estaduais e federais. Além disso, as organizações devem fornecer documentação financeira, e, no caso de instituições com orçamentos menores, o DOT pode solicitar demonstrações auditadas.

Espaços livres públicos

O critério referente aos Espaços Livres Públicos é o que recebe maior pontuação, o que indica que o comitê irá priorizar as vizinhanças com deficiência desses espaços. O DOT considera insuficiente se a relação entre espaços livres públicos/população for menor que 6.070m^2 para 1000 pessoas, e, para isso, o Programa disponibiliza um mapeamento dos cinco distritos da cidade, chamado Mapa de Prioridades⁷⁴ (Anexos 4). Esse documento serve para guiar a avaliação das propostas enviadas ao DOT e consiste no mapeamento de áreas prioritárias para a implantação das novas praças⁷⁵, levando em consideração áreas de baixa renda e falta de espaços livres públicos, corredores comerciais, existência das Praças do Programa e localização prioritária dos projetos *Vision Zero* da prefeitura.

Iniciativa comunitária

No quesito Iniciativa Comunitária, os candidatos devem demonstrar habilidade para desenvolver e executar um plano de divulgação para a comunidade, construir consenso ao redor de sua proposta e solidificar apoio com as partes interessadas locais, que serão demonstradas em pelo menos oito cartas de suporte requeridas na inscrição. As organizações interessadas deverão demonstrar uma aproximação com a comunidade e os resultados das oficinas relacionadas aos seus espaços públicos, áreas livres e planejamento da vizinhança.

⁷⁴ Priority Map. NYCDOT, 2017, p.4. Tradução nossa.

⁷⁵ Também chamado de “heat map” (mapa de calor) pelos coordenadores do programa (CRONSTEIN, 2017), por conta das cores quentes utilizadas como base do mapeamento.

Para se inscrever, os candidatos deverão demonstrar apoio local para a concepção da praça, devendo providenciar as cartas de apoio das principais partes interessadas na comunidade, podendo incluir comerciantes, instituições (igrejas e escolas), instituições sem fins lucrativos, organizações comunitárias e moradores. A subprefeitura do local deve ser informada sobre as intenções da proposta e, mesmo não sendo necessária a apresentação de uma carta própria nessa fase preliminar, seu apoio é um dos requisitos para a praça ser construída.

Contexto do local

Organizações candidatas também serão avaliadas quanto ao contexto da vizinhança, e será considerado se o local é compatível com a proposta da praça. Dentre os critérios, serão observados a lei de uso do solo, a densidade populacional do local, acesso ao transporte público, segurança e outros espaços livres do entorno. DOT destaca que as propostas inseridas em locais com média ou alta densidade residencial, próxima a vetores de transporte e de comércio, terão melhor classificação. Além disso, propostas para locais situados em distritos, que não receberam recentemente nenhuma praça do Programa, serão classificadas com mais pontos que as propostas escolhidas em locais que tiveram projetos recentes.

Capacidade de organização e manutenção

Espera-se que os candidatos sejam capazes de demonstrar que têm capacidade e *staff* para gerir a praça proposta através de serviços de manutenção, limpeza e segurança constantes, e da programação de atividades e eventos durante o ano todo. É desejável que as organizações desenvolvam um orçamento da manutenção e das operações, descrevendo a

forma como a manutenção, gestão e operação da praça serão feitas a longo prazo.

Elegibilidade de renda

Em relação à elegibilidade de renda, propostas de praças em vizinhanças de média ou baixa renda, elegíveis para a Concessão de Quarteirão de Desenvolvimento Comunitário (*Community Development Block Grant – CDBG*) pelo Departamento de Habitação e Desenvolvimento Urbano (*United States Department of Housing and Urban Development*) receberão 10 pontos adicionais. Consequentemente, propostas direcionadas para locais que não são designados como CDBG receberão 0 pontos. Para serem classificadas nesse quesito, a designação prescreve que pelo menos 51% dos residentes na região deve obter renda baixa ou moderada, com renda familiar inferior a 80% da média (47.100 dólares para uma família de 4 pessoas em 2000).

Uma vez o local da praça sendo selecionado, o DOT e o parceiro irão conduzir um processo público para desenvolver o projeto, que deverá estar de acordo com a escala e as características da vizinhança, e responder às necessidades da comunidade. Além disso, o DOT reforça que, para ser executado, o projeto deve obter apoio da subprefeitura.

PROGRAMAS SOCIAIS

Para dar assistência técnica e serviços de manutenção aos parceiros em vizinhanças sem fundos necessários para manter as praças, o Programa de Praças de Nova York passou a contar com projetos sociais que incentivam as organizações comunitárias a se tornarem parceiras.

A implementação desses programas permitiu que, além dos BID's existentes, os parceiros do Programa de Praças de Nova York possam ser compostos por organizações comunitárias, que passam a receber apoio técnico e financeiro através de dois projetos: o Programa de Equidade de Praças e a Parceria de Praça de Bairro. Embora essas iniciativas sociais sejam anteriores à formalização do Programa como política pública é a partir de sua regulamentação que a participação da comunidade passa a ser integrada efetivamente no processo de inscrição e escolha das praças. Os programas sociais criados entre 2013 e 2015, serviram para estimular e viabilizar a inserção das organizações comunitárias como parceiras nesse processo, e também equilibrar a oferta de praças na cidade.

Portanto, as parcerias com organizações comunitárias, através da implantação de programas sociais, passam a representar não apenas um nível intermediário entre as autoridades públicas e a sociedade, mas sim, uma nova forma de interação que coloca a figura dos parceiros como um agente *bottom-up*. Essa nova posição dos parceiros permite que a escolha e o desenvolvimento das praças sejam feitos de acordo com os desejos da comunidade de maneira mais efetiva, uma vez que o parceiro passa a ser integrante da realidade da vizinhança e não apenas um agente externo.

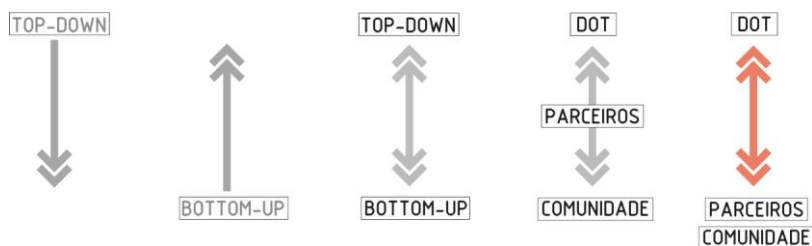


Figura 120: Diagrama que representa as parcerias com organizações comunitárias no nível *bottom-up* e não apenas como agentes intermediários. Fonte: Aline Barata, 2018.

O Programa de Equidade de Praças

O Programa de Equidade de Praças (*Plaza Equity Program*) foi criado em 2015 e é coordenado pelo DOT que repassa 1,4 milhões de dólares para serviços de manutenção e assistência técnica aos parceiros de praças de média e alta necessidade. Tal necessidade é medida pela capacidade e experiência do parceiro e pelos desafios do local escolhido, como renda, tamanho e proximidade com meios de transporte e corredores comerciais (NYCDOT, 2017).

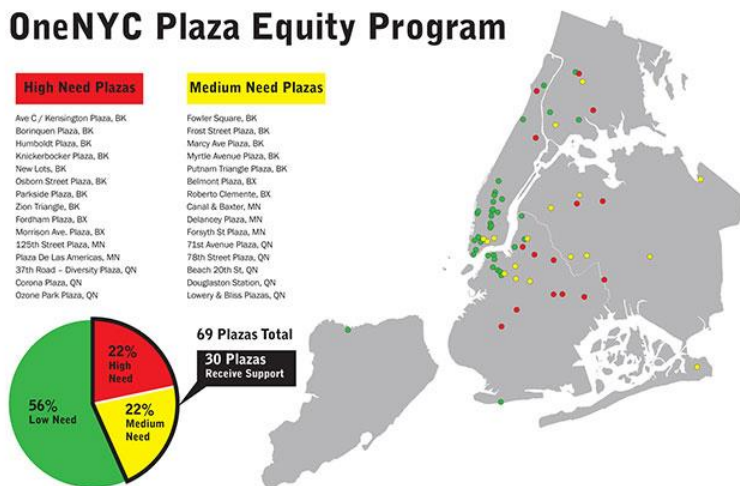


Figura 121: O Programa de Equidade de Praças. Fonte:

<http://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2015/pr15-122.shtml>, acesso em 15 jan. 2018.

Segundo Jessica Cronstain (2017), 59% das praças executadas se configuram como de baixa demanda por auxílio, 22% média e 22% alta, e a iniciativa foi criada para tentar equilibrar esses dados. Esse apoio permite que as praças possam ser concebidas em áreas menos abastadas, balanceando a oferta de espaços públicos na cidade.

A Parceria de Praça de Bairro

Para as vizinhanças que não possuem uma instituição que as represente ou fundos para contratar profissionais e manter seus espaços públicos, a Prefeitura de Nova York criou uma parceria sem fins lucrativos com a ajuda do *Chase Bank* e de outras fundações locais, chamada Parceria de Praça de Bairro (*Neighborhood Plaza Partnership*).



Figura 122: Parceria de Praça de Bairro. Fonte: <https://urbanomnibus.net/2015/03/melding-public-and-private-the-partnerships-behind-your-neighborhood-plaza/>, acesso em 20 jan. 2018.

A Parceria de Praça de Bairro (NPP) é um dos legados deixados por Wiley-Schwartz e é resultado da cooperação entre a Associação de Emprego Comunitário⁷⁶ e a Sociedade Horticultural⁷⁷. Desde 2013, o NPP atua aconselhando bairros com baixa oferta de espaços públicos e áreas verdes,

⁷⁶ Association of Community Employment. Tradução nossa.

⁷⁷ Horticultural Society. Tradução nossa.

guiando-os em processos administrativos, auxiliando-os na manutenção das praças e conectando-os com financiamentos de patrocínio privado. A parceria também ajuda a treinar pessoas que saíram da prisão ou moradores de rua em habilidades de paisagismo e manutenção, proporcionando retorno positivo para a comunidade e oportunidade de emprego (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.124,125).

O NPP é considerado por Janette Sadik-Khan e Seth Solomonow (2016) como um programa que transformou o processo de planejamento na cidade, ao permitir que as organizações comunitárias, os grupos empresariais e culturais possam mudar suas vizinhanças, oferecendo às comunidades um cardápio de opções e uma maneira simplificada de solicitá-las, ao invés de soluções previamente planejadas pelo poder público (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.127).



Figura 123: Os BID's compõem o nível intermediário do ciclo tático e as organizações comunitárias fazem parte das ações *bottom-up*. Fonte: LYDON; GARCIA, 2015, p. 11 (editado).

3.2.3. O PAPEL DOS PARCEIROS E DO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE NOVA YORK (DOT)

A importância dos parceiros no Programa de Praças de Nova York emerge, principalmente, após a sua regulamentação em 2016. Segundo Jessica Cronstein (2017), a figura dos parceiros como intermediários entre poder público e comunidade surge no momento em que o DOT assume que sozinho não teria capacidade de responder às expectativas e necessidades das comunidades e, ao mesmo tempo, criar praças de qualidade. Para ela, os parceiros, além de auxiliarem no direcionamento de propostas e na manutenção das praças, são um importante aliado para a realização de pesquisas e levantamentos nas áreas em que são responsáveis. As responsabilidades dos parceiros (A) e do DOT (B) serão apresentadas a seguir.

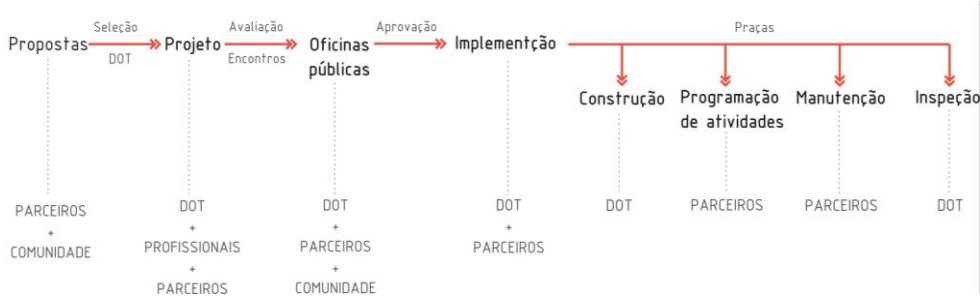


Figura 124: Diagrama do processo participativo do Programa de Praças de Nova York.

Fonte: Aline Barata, 2017.

Segundo Janette Sadik-Khan e Seth Solomonow (2016), o Programa de Praças de Nova York se baseou no modelo de parceria público-privado utilizado pelo Departamento de Parques de Nova York, transformando cada projeto de praça em uma parceria entre a cidade, a comunidade local e os grupos empresariais. Essas organizações atuam na escala que “o poder

público é menos hábil em fazer”, reunindo recursos para manutenção das praças como limpeza, preservação dos mobiliários e plantas, armazenamento de cadeiras e mesas durante a noite, etc, e para programação de atividades, mantendo o espaço vivo e atrativo para seus usuários (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.124). Além disso, as parcerias público-privadas através do Programa POPS, a partir dos anos 1960, serviram de insumo para o modelo aplicado no Programa de Praças.

A figura do parceiro é um dos aspectos mais importantes do Programa, e é fruto da força das associações de moradores, das organizações não governamentais e dos BID's locais, que já existem há anos em Nova York. A preexistência dessas instituições e seus trabalhos nas vizinhanças facilitaram a aplicação do Programa, e também incentivaram a criação de iniciativas que dão suporte às áreas que não possuem organizações desse tipo. De maneira geral, podemos destacar que as praças criadas pelo Programa até então, fortaleceram o modelo de parcerias aplicado pelo DOT.



Figura 125: Parceiros das praças apresentadas nesse trabalho (BID's, organizações comunitárias e parques). Fonte: Madison Square Park Conservancy, Jackson Heights Green Alliance, Flatiron/23rd Street Partnership, Downtown Alliance, Meatpacking District, DUMBO e Times Square Alliance.

A. RESPONSABILIDADES DOS PARCEIROS

Dentre as responsabilidades dos Parceiros do Programa de Praças de Nova York, destacam-se: divulgação, manutenção, seguro e indenização, projeto, programação e eventos. O DOT espera que o parceiro seja capaz de conduzir a divulgação ao público e providenciar participação ativa em oficinas públicas, incluindo a realização de questionários e a coordenação de participantes durante os encontros. Segundo Cronstein (2017), espera-se que os parceiros organizem ao menos uma oficina para apresentação da proposta e aprovação da subprefeitura. O DOT sugere que os parceiros desenvolvam interações com os moradores, comerciantes, representantes de instituições locais, etc, e que as decisões de projeto sejam realizadas com o suporte das partes interessadas locais.

Manutenção, limpeza e conservação das praças são responsabilidades dos parceiros, que deverão entrar em acordo com membros do DOT sobre os serviços específicos de cada praça. Limpeza, rega de plantas, remoção de adesivos e pichações dos mobiliários e da propriedade são configuradas como manutenção diária. Mais ainda, as organizações precisam demonstrar que estão aptas a gerir, operar, realizar a manutenção e programação de atividades na praça proposta, além de estabelecer uma equipe de funcionários. A programação de atividades pode incluir feiras de arte ou de produtores, um número de eventos patrocinados limitados, celebrações, exibição temporária de arte pública, música e dança.

O parceiro também deverá providenciar seguro apropriado para a praça. De maneira a gerar receita para o local através de sub-concessões, patrocínios limitados e eventos comerciais públicos especiais, o DOT e os parceiros

devem se inscrever no Comitê de Revisão de Franquia e Concessão⁷⁸ (FCRC) para obter autorização para entrar para o Acordo de Concessão. Qualquer receita gerada deverá ser utilizada somente para manutenção, gestão e operação da praça (NYCDOT, 2017).

Em relação à elaboração do projeto da praça, uma equipe de profissionais designado pelo DOT será responsável pelo processo de projeto, sendo o parceiro designado para participar regularmente em reuniões com o DOT e os projetistas, para que a praça considere as necessidades locais e a capacidade de manutenção do parceiro.

Com isso, podemos perceber que as parcerias são o tronco de sustentação do Programa de Praças de Nova York e se configuram como o ponto comum entre as autoridades públicas (DOT) e a sociedade civil. A partir da regulamentação do Programa em 2016, os parceiros passam a assumir importantes responsabilidades de gestão dos espaços públicos, como manutenção, limpeza, organização, programação de atividades, etc. Através da privatização, as parcerias são uma “garantia” de que as praças permanecerão ativas e em bom estado de conservação. É um limite tênue, que pode levar ao excessivo controle dos espaços públicos.

Retomando os cenários apresentados no primeiro capítulo, em que Brenner (2016, p.12) demonstra possibilidades de posicionamento das ações táticas em relação às tendências do urbanismo neoliberal, podemos observar que o Programa de Praças de Nova York pode se camuflar ou reagir às práticas neoliberais. A princípio, a iniciativa pode ser caracterizada pela Subversão (Cenário 5), ao se configurar como uma forma alternativa de inclusão social

⁷⁸ Franchise and Concession Review Committee. Tradução nossa.

nas decisões urbanas, modificando as lógicas tradicionais de governança pública. Em contrapartida, a prática da privatização através da figura dos parceiros pode levar ao Reforço (Cenário 1) do urbanismo neoliberal, aliviando algumas de suas falhas, mas sem ameaçar o seu sistema. De maneira geral, a posição dos parceiros no programa funciona como um apoio para o DOT na coordenação e ativação das praças, mas, ainda sim, a característica subversiva da iniciativa é preponderante, na medida em que garante que o envio de propostas e a participação no processo de elaboração das praças abarque todo e qualquer cidadão.

B. RESPONSABILIDADES DO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE NOVA YORK (DOT)

De maneira geral, o DOT se responsabiliza por escolher e coordenar a divulgação das propostas de praça para a comunidade, realizar análises técnicas, financiar, construir, projetar e fazer inspeção da nova praça. Primeiramente, o DOT se compromete a realizar a escolha das praças, considerando a disponibilidade e necessidade de espaços livres públicos na área, a habilidade do DOT ou do parceiro em manter e desenvolver atividades no local e a relação da praça proposta com o uso do solo, trânsito e segurança de veículos e pedestres em seu entorno imediato.

Antes da construção da praça, DOT pode fornecer uma análise técnica do local proposto para a praça e de seu entorno, incluindo contagem de trânsito e de pedestres, dados de acidentes, impactos de áreas de estacionamento, de rotas de bicicleta, ônibus ou de caminhões, uso do solo na região e acesso a transporte e a espaços livres públicos. Além disso, é atribuída ao próprio DOT à coordenação com o parceiro de todas as atividades de divulgação para a comunidade, incluindo pelo menos duas

oficinas públicas e uma votação da subprefeitura, e providenciando panfletos e divulgação online.

O Departamento também se responsabiliza por financiar o projeto e a construção da praça, interina ou permanente, dependendo dos fundos disponíveis, que poderá incluir a instalação de mesas, assentos, árvores e plantas, iluminação, arte pública e fontes de água potável. Condicionados à disponibilidade de fundos, o DOT irá financiar aproximadamente uma ou duas praças de materiais permanentes, uma ou duas praças de materiais interinos, e até dez praças de um dia por edição. Além disso, o DOT conta com fundos do *OneNYC* disponíveis para manutenção e assistência técnica para apoiar as praças que precisam através do Programa de Equidade de Praças. O Departamento também ficará encarregado de monitorar e inspecionar as praças para verificar e confirmar se o parceiro está cumprindo suas responsabilidades conforme acordos preestabelecidos (NYCDOT, 2017).

COMENTÁRIOS FINAIS

Este capítulo teve como objetivo, apresentar um exemplo de iniciativa que engloba, em sua essência, a experiência na escala humana e o envolvimento híbrido como parte do processo, cujos efeitos positivos transcenderam sua pequena escala de atuação e atingiram impactos na escala da cidade. O Programa de Praças de Nova York (*New York City Plaza Program*), desenvolvido pelo Departamento de Transporte de Nova York (DOT), foi considerado como caso referencial nessa dissertação para embasar as análises da formalização de uma iniciativa tática em termos de política pública e de sua capacidade em transformar espaços públicos.

Nesse sentido, foi preciso investigar, por meio de referências teóricas, levantamentos *in loco* e pesquisas qualitativas, o surgimento do programa, seus antecedentes e seus desdobramentos, que culminaram em sua formalização. As entrevistas com membros do poder público, moradores, proprietários e usuários das praças estudadas, e as pesquisas de campo foram essenciais para explorar os desdobramentos do programa e aproximar a investigação do contexto nova-iorquino. Além disso, os levantamentos *in loco* foram imprescindíveis, não apenas para analisar de perto as intervenções, mas também forneceram informações e dados que ajudaram a compreender a evolução do programa e de sua abordagem tática. Sentimentos pontuados nos questionários como “indiferença” e o esquecimento da fase original de algumas intervenções são reflexos da abordagem predominantemente *top-down*, característica das fases do Programa, anteriores à sua regulamentação.

Com base nas intervenções analisadas nesse capítulo, foi possível identificar que a escala e o uso predominante da área em que as praças do DOT estão localizadas influenciam no grau de envolvimento da comunidade no processo de transformação desses espaços públicos. Percebemos que as praças situadas em áreas comerciais de escala metropolitana parecem trazer mais desafios em relação a engajamento social e questões relativas à apropriação das praças. A ausência de moradores e a presença dominante de estabelecimentos comerciais, em alguns casos, representaram situações de indiferença das pessoas em relação às praças do programa. Diferentemente das praças em regiões, predominantemente, residenciais e de escala local, a comunidade, ao vivenciar as transformações, passa a se sentir parte delas. Os desafios da inserção *bottom-up* na regulamentação do programa em 2016, trará desafios para áreas de escala metropolitana em que

o uso comercial é preponderante. Como envolver a comunidade em áreas como a *Times Square*, por exemplo? A construção de novas praças em regiões de escala metropolitanas parece não ser mais uma das principais questões do Programa de Praças de Nova York.

A forma como as intervenções foram concebidas também influenciou os resultados e impactos nos dias de hoje. Sabemos que desde as primeiras fases até sua formalização em 2016, o Programa se configurou como uma ação predominantemente *top-down* cuja distribuição das praças foi desigual. A falta de engajamento e apropriação social em alguns casos, e a grande concentração de praças em áreas de escala metropolitana que já recebem investimentos públicos e privados, demonstraram a incapacidade do Programa em atender as demandas por novos espaços públicos na cidade. Desta forma, a partir de 2016, o Programa estabelece incentivos ao envio de propostas para áreas em deficiência de espaços livres públicos e prioriza a criação de praças em áreas de escala local. A iniciativa consolida sua feição tática, adotando como premissas o hibridismo – ao incorporar ações *bottom-up* como parte do processo – e as experiências na escala humana - ao formalizar a configuração dos três tipos de praça (Praça de Um Dia, Praça Interina e Praça de Materiais Permanentes).

Talvez o desconhecimento da essência do Urbanismo Tático e da importância das trocas entre *top-down* e *bottom-up* no processo de fazer cidade seja um dos motivos pelos quais o Departamento de Transporte não reconheça a feição tática do Programa. Já sabemos que a iniciativa tem como caixa de ferramentas materiais baratos e de fácil execução, mas antes de sua regularização em 2016, o Programa se configurou mais como uma iniciativa *top-down*, pois a maioria dos esforços e das intenções das intervenções partiu do DOT. Foi a partir da regulamentação do Programa, em 2016, que a iniciativa passa a ter um caráter

híbrido, uma vez que o DOT transmite a responsabilidade de escolha, proposição e programação para os parceiros, que devem atuar juntamente com a comunidade. Os autores criadores do termo Urbanismo Tático, Lydon e Garcia (2015), consideram o Programa de Praças de Nova York como pertencente à abordagem tática que convertem superfícies viárias em praças (*Pavement to Plaza*). Ser considerada como uma tática híbrida não exclui ou invalida o papel do poder público, e muito menos a função de profissionais como planejadores urbanos e urbanistas, por exemplo.

Desta forma, percebemos que a ampla compreensão de que a feição tática vai além das iniciativas advindas da sociedade civil ainda enfrenta algumas barreiras, principalmente no âmbito das autoridades públicas, que, muitas vezes, conhecem o termo, mas não assimilaram a abordagem em sua totalidade. O mesmo pode ser observado quando analisamos o projeto Centro Aberto de São Paulo, no segundo capítulo dessa dissertação. A iniciativa, que simboliza uma das únicas ações táticas que transformam espaços públicos por meio de experiências na escala humana no contexto brasileiro, também não é considerada como pertencente à abordagem do Urbanismo Tático pelas autoridades públicas. As diferentes interpretações acerca do Urbanismo Tático reforçam a ideia de que o termo é aberto e em construção, e demonstram como as autoridades públicas não se sentem pertencentes à feição tática tal como Lydon e Garcia (2015) a compreende.

Em relação às praças, o Programa de Praças de Nova York se revela como uma importante tática de reprogramação de segmentos de ruas residuais ou subutilizadas, que soluciona problemas de tráfego de pessoas e de veículos, mas, principalmente, se propõe a criar espaços públicos de qualidade. Além disso, incentiva a transformação de áreas com baixa oferta de espaços abertos e em

comunidades de baixa renda. Desta forma, a cidade vai ganhando novos espaços públicos através da reprogramação de suas superfícies viárias, criando uma miscelânea (*patchwork*⁷⁹) de diferentes configurações de praças em seu tecido urbano. Considerando que a cidade já está quase 100% construída, especialmente se levarmos *Manhattan* em consideração, a provisão de novas áreas livres públicas, através da transformação de superfícies viárias subutilizadas, provou ser uma tática positiva.

A consolidação das experiências na escala humana (Praça de Um Dia, Praça Interina e Praça de Materiais Permanentes) como ferramenta de transformação dos espaços públicos funciona como uma forma de tornar acessível e transparente o que acontece na cidade. As experiências na escala humana, da forma como apresentamos no segundo capítulo, podem ser observadas desde as primeiras fases de implementação do Programa, mas, só a partir do seu regulamento que essa tática foi oficializada como ferramenta de ação do poder público. O caráter temporário das duas primeiras fases, a Praça de Um Dia e a Praça Interina, permite a visualização e avaliação em verdadeira grandeza das novas possibilidades que os espaços públicos podem ofertar e de possíveis modificações do projeto, caso necessário.

Porém, o mesmo não acontece após as fases permanentes. Mesmo não sendo mais temporárias, o Programa não especifica ou orienta avaliações pós-ocupação para medir os sucessos ou insucessos das intervenções. Desta forma, a instalação das Praças Permanentes se configura como a instância final, a última etapa do ciclo do Programa de Praças de Nova York. Além de não estabelecer parâmetros para avaliar os resultados do projeto após a fase em que o DOT

⁷⁹ Termo utilizado por Bishop e Williams (2012, p.50) em sua obra *The Temporary City*.

realiza o maior investimento financeiro do Programa, seu regulamento também não conta com a indicação de estudos futuros dos impactos da nova praça no local em que foi implantada. Com isso, a avaliação dos desdobramentos da intervenção no uso do solo, na especulação imobiliária e na possível gentrificação da área, por exemplo, são inexistentes.

Percebemos que sua feição táctica pode apenas ser identificada após da elaboração de seu regulamento em 2016, ou seja, a pesquisa também contou com a investigação dos caminhos para a evolução do programa enquanto micropolítica híbrida. A interação entre diferentes atores sociais, a partir de 2016, nos permite encarar essa ação como um programa híbrido, que mescla as feições *top-down* e *bottom-up* no processo de recuperação e transformação positiva de espaços viários residuais em praças. A inserção do *bottom-up* no programa garante a qualquer cidadão a chance de enviar propostas de novas praças e de sugerir onde e como elas serão configuradas.

O regulamento também incorpora a figura do parceiro como um intermediário entre o Departamento de Transporte de Nova York (DOT) e a sociedade civil, como os BID's, por exemplo. Os parceiros também podem ser organizações comunitárias e para isso, o próprio programa também incentiva o estabelecimento de “Parcerias de Praças de Bairro” e de um “Programa de Equidade de Praças” que apoiam vizinhanças carentes e sem apoio de um BID a se tornarem parceiras na criação de praças. Essa nova forma de parceria possibilitada pelo estabelecimento de programas sociais permite que os parceiros ocupem uma posição de agente *bottom-up* e não apenas de um nível intermediário entre o poder público e a sociedade. As parcerias com organizações comunitárias permitem que as praças sejam

criadas juntamente e pela comunidade local, dando voz a pequenos atores sociais e equilibrando a oferta de espaços livres públicos em Nova York.

De maneira geral, os verdadeiros impactos de ambas as situações - da inserção da comunidade no processo de elaboração das praças e do estabelecimento da figura do parceiro -, por incorporarem o regulamento do programa recentemente, poderão apenas ser medidos ao longo dos próximos anos. Após dois anos de sua formalização, ainda não é possível observar até que ponto a comunidade é verdadeiramente inserida no processo, se a figura dos parceiros e do DOT é predominante nas decisões projetuais e se a percepção das praças como espaços da coletividade prevalecem em relação à sua privatização.

A partir do estudo dos estudos dos antecedentes, das primeiras fases e do regulamento do Programa de Praças de Nova York, conseguimos compreender o contexto histórico, político, econômico, social e cultural da cidade de Nova York, favoráveis ao surgimento e fortalecimento de sua abordagem tática. Além disso, foi possível identificar pontos em que o Programa foi bem sucedido, mas também outros passíveis a críticas.

A cidade de Nova York é uma megalópole que possui em sua história algumas particularidades que propiciaram o desenvolvimento, os bons resultados do Programa de Praças e sua evolução enquanto micropolítica híbrida, que utiliza como ferramenta as experiências na escala humana. Um dos pontos observados na pesquisa como condição favorável para o desenvolvimento da iniciativa são as pesquisas contínuas realizadas pelos departamentos da Prefeitura de Nova York, em especial pelo Departamento de Transporte. A atualização constante de dados, os levantamentos e mapeamentos permitiram ao DOT ter clareza dos passos a serem tomados antes mesmo do surgimento do Programa.

As condições políticas e os princípios projetuais do DOT foram essenciais para dar início ao Programa. A preexistência dos BID's em Nova York e de outras parcerias público-privadas, como o Programa POPS criado em 1961, ilustram que a tradição de designar “parceiros” para auxiliar na ampliação da oferta e na manutenção de espaços públicos, foi essencial para a continuidade e fortalecimento da iniciativa. As parcerias público-privadas são uma linha tênue no contexto do Programa, pois, ao mesmo tempo em que dividem responsabilidades com o poder público, cuidando da manutenção, da aproximação com a comunidade, da organização de atividades, também podem ser uma forma eficaz de privatização do espaço público. Uma vez que os parceiros são encarregados de programar atividades, eventos, e de cuidar da segurança praça, o controle privado dos espaços públicos pode acarretar na limitação de acesso ou exclusão de parcela da população. Em contrapartida, o estabelecimento de parcerias com organizações comunitárias, impulsionado pelos programas sociais criados para dar suporte ao Programa de Praças, permitiu que novos espaços públicos fossem criados e zelados pelos próprios integrantes da comunidade. Os programas sociais oferecem apoio técnico e financeiro para as organizações com alta e média necessidade e que não possuem experiência na gestão de praças, possibilitando que esses se tornem parceiros. As parcerias com organizações comunitárias, diferentemente de processos arbitrários e assimétricos, permitem que o processo de projeto e o desenvolvimento das praças aconteçam em compasso com os desejos da comunidade local, uma vez que essas são constituintes de uma mesma realidade.

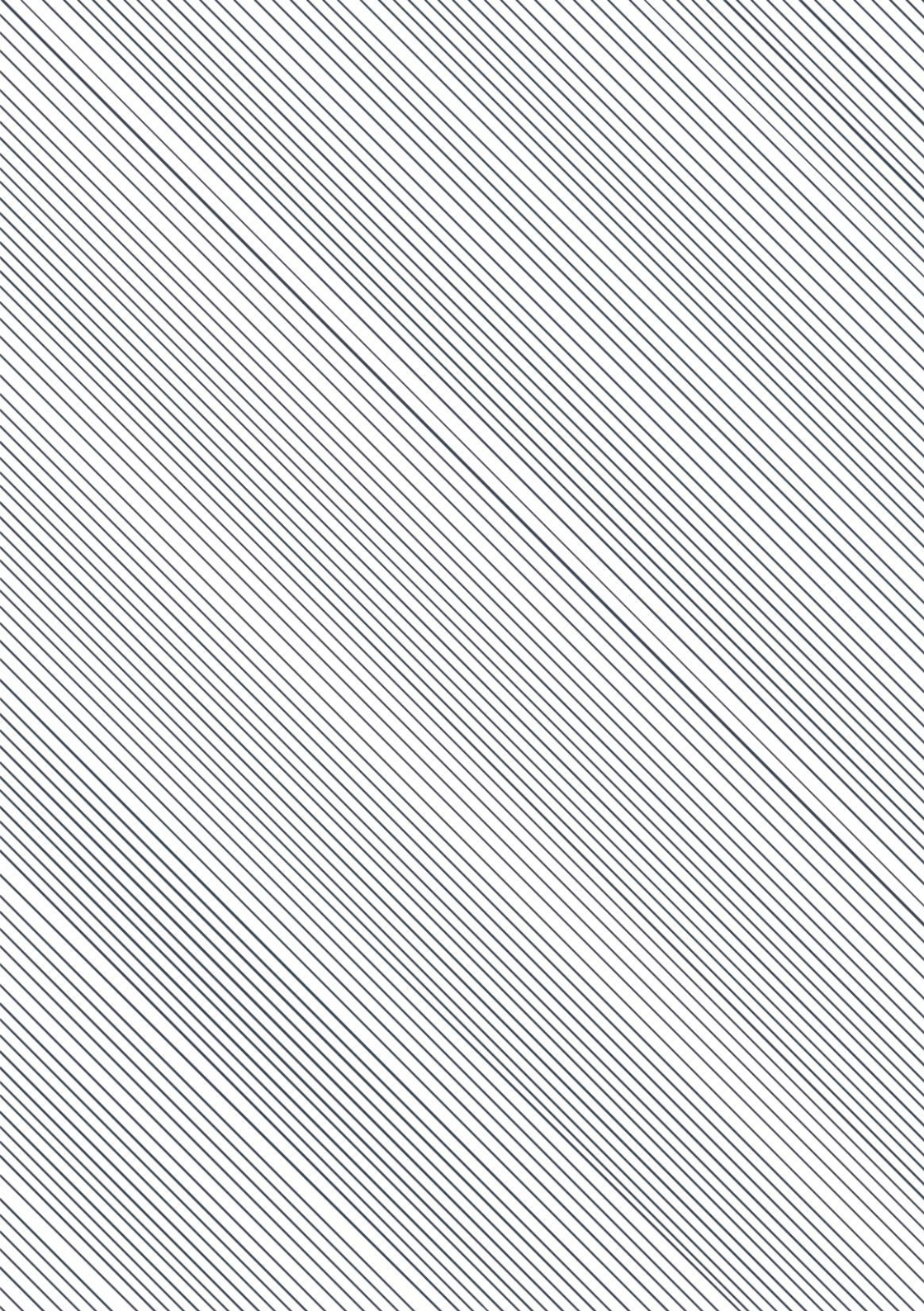
Outro fator que pode levar à restrição de uso de uma parcela da sociedade é a excessiva comercialização de alguns espaços públicos do Programa através do envolvimento com estabelecimentos comerciais no interior e ao redor das

praças, como cafés, quiosques, restaurantes, etc. Com observamos em alguns casos analisados na presente dissertação, como, por exemplo, na *Old Fulton Plaza* no *Brooklyn*, a presença predominante de restaurantes ao redor da praça impacta diretamente na qualidade de seu espaço público. Mesmo o DOT controlando as atividades comerciais nas praças do Programa, o monitoramento em relação às leis de uso e ocupação do solo precisa ser ainda mais cauteloso para evitar a comercialização do espaço público e também o encarecimento da região do entorno.

Apesar do Programa de Praças de Nova York ser considerado como micropolítica híbrida, analisando seu regulamento foi possível perceber que o DOT ainda exerce controle expressivo sobre as propostas de praças e os eventos e atividades que nela acontecem. Mesmo passando pela análise dos parceiros e da comunidade, a avaliação da viabilidade das propostas e a elaboração do projeto para a área são de responsabilidade do DOT. Além disso, o DOT também é responsável pelo controle e cobrança de altas taxas de adesão para a realização de atividades e eventos nas praças do Programa. Como vimos, o excessivo controle dos espaços públicos e das atividades que nele acontecem pode acarretar no engessamento das possibilidades, da flexibilidade de usos, da criatividade, das apropriações espontâneas e a consequente redução da amabilidade urbana. Esses fatores demonstram que a feição *top-down* do Programa de Praças de Nova York ainda é expressiva em detrimento de sua crescente abordagem *bottom-up*.

De maneira geral, o regulamento que direciona a aplicação, escolha, os tipos e os processos das praças do Programa de Praças de Nova York é muito recente, e vem mudando consideravelmente a forma como o DOT passa a atuar na cidade. Nesse capítulo, nos propusemos a avaliar as fases iniciais que antecedem a implantação do Programa, além de algumas iniciativas

anteriores à sua regulamentação. Desta forma, deixamos nosso desejo em prosseguir com pesquisas, a fim de compreender os impactos que o regimento da micropolítica híbrida criada pelo DOT irá trazer para as novas intervenções na cidade de Nova York.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa dissertação teve como motivação inicial construir um debate acerca do potencial do Urbanismo Tático em se constituir como uma alternativa de governança pública. Após as discussões e análises de casos exemplares e referenciais, foi possível concluir que sua abordagem extrapola sua feição predominante de manifesto, movida por esforços apenas da sociedade civil. Destacamos nesse trabalho, entre teorias e experiências práticas, situações em que o poder público atua como agente tático e fundamentos teóricos que apoiam essas ações. Esta constatação veio da investigação de casos em que as autoridades públicas adotam experimentos na escala humana para atuação em espaços públicos, tais como etapas teste que antecedem investimentos permanentes, ou a criação de decretos que impulsionam e formalizam a existência de intervenções temporárias. Também foi possível observar que, em alguns casos, a feição tática, em atuações públicas, nem sempre vem acompanhada do envolvimento social como premissa, como nos projetos das Superquadras, em Barcelona e Centro Aberto, em São Paulo. Por conta disso, utilizamos como caso referencial o Programa de Praças de Nova York, ao identificar que, além de incorporar os experimentos na escala humana, insere a sociedade na tomada de decisões para geração de novas praças na cidade. Essa interação entre autoridades públicas e a sociedade civil nas decisões urbanas foi denominada, nessa dissertação, como “tática híbrida”, representando a integração entre diferentes atores sociais (*bottom-up e top-down*). Além disso, o programa foi escolhido como foco de estudo do trabalho por impulsionar a implantação de novas praças a partir da reprogramação de segmentos viários existentes, subvertendo velhos hábitos e a supremacia dos automóveis particulares em Nova York.

Percebemos, porém, que o termo e sua abordagem são pouco compreendidos em sua totalidade, uma vez que a feição *top-down* das iniciativas táticas -

referente aos esforços advindos das autoridades públicas - é pouco reconhecida como Urbanismo Tático entre os membros do poder público, inclusive quando eles mesmos realizam as iniciativas, como o Projeto Centro Aberto e o Programa de Praças de Nova York. Concluímos que o Urbanismo Tático é associado, majoritariamente, a ações advindas de esforços da sociedade civil, como forma de manifesto contra estruturas públicas burocráticas e contra o descaso do poder público. Em termos teóricos, também há certo conflito entre a real essência da abordagem tática. Para alguns autores que tratam sobre o termo, a atuação tática é compreendida como “ação dos fracos” e representa esforços dos cidadãos na tentativa de demonstrar, com as próprias mãos, possibilidades de transformação dos espaços urbanos. Portanto, o objetivo perseguido no trabalho foi investigar se a feição híbrida que estamos tratando faz parte de uma abordagem tática, e se o Programa de Praças de Nova York atende aos requisitos para ser considerado uma ação de Urbanismo Tático.

De maneira geral, foi possível perceber que o Urbanismo Tático é um termo em construção que apresenta diferentes perspectivas e interpretações ainda abertas em relação à sua abordagem. Por mais que os pioneiros do termo explicitem como a feição tática pode ser configurada, os próprios agentes táticos não se consideraram pertencentes ao movimento. Os trabalhos dos pioneiros do termo foram essenciais para reconhecer como a abordagem identifica e classifica a feição tática, mas se provou insuficiente para convencer a todos sobre isso.

MICROPOLÍTICAS HÍBRIDAS

Tendo como base os fundamentos traçados pelos pioneiros do termo, Mike Lydon e Anthony Garcia (2015), foi possível compreender que o Urbanismo Tático abarca não somente iniciativas da sociedade civil (*bottom-up*) e de organizações não governamentais, mas, também, representa um ciclo em que o poder público pode ser considerado como agente tático e possibilitar contribuições dos cidadãos. Esse ciclo representa não apenas o fato de que o poder público também pode agir taticamente, mas, também, traz à tona possibilidades de interação entre ações *top-down*, *bottom-up* e intermediários, como as organizações comunitárias. Esse tipo de interação, que denominamos como táticas híbridas, foi encarada como uma das principais contribuições de ordem sociológica do Urbanismo Tático e, para compreendê-la, investigamos suas potencialidades e os fundamentos teóricos por trás desse princípio. A atuação em pequena escala foi inserida na investigação do que denominamos por micropolíticas híbridas.

As micropolíticas híbridas esbarram em questões políticas, filosóficas e sociológicas, e propõem uma nova sensibilidade urbana através de um olhar que transcende escalas macro em micro em termos físicos e sociais. Desta forma, as micropolíticas híbridas são interpretadas pela relação intrínseca entre escalas macro e micro, macro e micropolítica, planos estratégicos e ações locais, e entre grandes e pequenos atores sociais. Nesse sentido, o termo híbrido foi empregado para reforçar a importância da simetria e igualdade entre poderes nas decisões urbanas, que de certa forma fere a essência tradicional dos processos de governança.

EXPERIÊNCIAS NA ESCALA HUMANA

Outro princípio chave da feição tática foi destacado nesse trabalho, neste caso, de ordem material: as experiências na escala humana. A exploração das experiências na escala 1:1 foi essencial para compreensão do papel das ações fase zero e das intervenções temporárias como estratégias no nível da cidade através de políticas públicas e decretos. O Programa de Praças de Nova York foi escolhido como caso referencial do trabalho por incorporar os dois princípios táticos que destacamos: ter fases experimentais e inserir a sociedade na tomada de decisões. A investigação envolveu pesquisa bibliográfica, documental e em campo, e também entrevistas, pois foi preciso entender como o programa evoluiu de etapa teste para política pública na escala da cidade. As escassas informações nos livros e documentos sobre o programa, e as entrevistas aos atuais membros do DOT não foram suficientes para entender a consolidação da iniciativa. A pesquisa empírica e analítica de algumas praças permitiu não somente identificar os processos de planejamento, implantação e os resultados nos dias de hoje, mas, também, compreender os caminhos tomados pelo DOT na formalização do programa e a inserção da feição *bottom-up*.

O PROGRAMA DE PRAÇAS DE NOVA YORK

O programa surgiu em 2007 como forma de experimentar soluções para os problemas de trânsito na cidade, reprogramando segmentos viários e transformando-os em novas praças. Com isso, percebemos que as experiências na escala humana, e, principalmente, a sua abordagem como ação fase zero já fazia parte dos primeiros passos da iniciativa. Em contrapartida, a sua feição híbrida emerge apenas em 2016, a partir da regulamentação do programa, quando o Departamento de Transporte (DOT) passa a incorporar a

“aprendizagem social” como parte do processo de criação de novas praças em Nova York.

Privatização do espaço público

Outro importante ponto de destaque é que, a partir de 2016, as parcerias público-privadas foram consolidadas através do estabelecimento da figura dos parceiros, que passa a dividir responsabilidades com o DOT e a zelar pelo espaço público, auxiliando na manutenção e programação de atividades para ativação das praças. Identificamos que a posição intermediária dos parceiros entre as autoridades públicas e a sociedade civil, pode levar à privatização do espaço público. Os impactos das novas praças em Nova York e os efeitos da ação dos parceiros nos espaços públicos nova-iorquinos deverão ser observados no futuro, haja vista que sua regulamentação é muito recente. O que podemos identificar até o momento é que, mesmo com a inserção da feição híbrida, o DOT ainda tem força predominante nas diretrizes do programa, sendo responsável pela seleção e direcionamento das propostas.

Aprendizagem social

Depois de quase dez anos do programa, está nas mãos da comunidade a responsabilidade de elaborar e enviar propostas de novas praças. O DOT passa a reconhecer os desafios em implantar novas praças na cidade e passa a incorporar a experiência social como guia para implementação de novos espaços públicos na cidade. Além disso, o programa elaborou um sistema - de mapas e classificação - para impulsionar a geração de praças em áreas com déficit de investimentos e com baixa oferta de espaços livres públicos. Esses fatores modificaram drasticamente a forma como o DOT implantou as primeiras praças do programa, e prosseguiu desenvolvendo até 2016.

Os programas sociais que apoiam as organizações comunitárias a se tornarem elegíveis e parceiras do Programa de Praças de Nova York, transformaram a forma com as parcerias são interpretadas e reforçaram a aprendizagem social empregada nessa iniciativa. As organizações comunitárias são as associações mais próximas das comunidades e são consideradas por Lydon e Garcia (2015) como próprios agentes *bottom-up*. Os projetos sociais do Programa possibilitam que as comunidades tenham voz ativa e pratiquem a aprendizagem social, não deixando o futuro de seus espaços públicos apenas nas mãos de parcerias público-privadas, distantes e desvinculadas da realidade de suas vizinhanças.

A mobilização social para execução da *78th Street Plaza*, por exemplo, demonstrou o potencial dos esforços da sociedade civil na elaboração de praças do programa, ainda mesmo antes de sua formalização como política pública. Reconhecemos a iniciativa como um dos possíveis indicadores para inclusão da feição *bottom-up* em seu regulamento. Além disso, sentimentos destacados como indiferença e insatisfação em relação às praças, em alguns casos apresentados neste trabalho, são característicos da feição predominantemente *top-down* da iniciativa até 2016, quando apenas o DOT escolhia e direcionava as praças do programa. Esses fatores representam a falta de envolvimento social, característica das primeiras fases da iniciativa, e também uma mudança de hábitos a que os usuários poderiam não estar preparados, principalmente quando as intervenções tornam-se permanentes.

Experiências temporárias

A transformação permanente das praças é menos recorrente no programa, uma vez que a maioria das praças já criadas se configura como temporária – Praça Interina -, mas isso não representa que o programa não tenha sido bem

sucedido. Além do fato de que a transformação permanente requer maiores investimentos, a condição temporária das praças do programa permite que os espaços estejam em constante mudança, transformação e adaptação, deixando em aberto possibilidade de futuras alterações. A consolidação do Programa como tática fase zero, que testa projetos de novos espaços públicos de maneira fácil e rápida, e antecede fases em que investimentos permanentes são feitos, representa uma alternativa transparente e acessível de avaliação da aplicabilidade de uma proposta.

CONDIÇÕES FAVORÁVEIS À APLICAÇÃO DO PROGRAMA

Identificamos em Nova York alguns fatores favoráveis à implantação do programa, como: contexto político, econômico e cultural, a força das associações de moradores e a pré-existências dos BID's locais. Visto isso, nos questionamos: seria o Programa de Praças uma iniciativa eficaz apenas dentro das condicionantes da cidade de Nova York? As experiências na escala humana e as micropolíticas híbridas na transformação de espaços públicos poderiam ser adaptadas na transformação de espaços públicos no Brasil? Como aproximar os princípios táticos da realidade brasileira?

Primeiramente, vale destacar que, como apresentamos nessa dissertação, pudemos identificar, no contexto brasileiro, a aplicação do conceito das experiências na escala humana, principalmente como intervenções temporárias, e a formalização de muitas delas como política pública na forma de decretos. A regulamentação e oficialização de iniciativas como Ruas Abertas e as Vagas Vivas demonstram como a abordagem está tomando forma e que medidas táticas estão sendo sancionadas no país.

São Paulo

A cidade de São Paulo apresenta considerável número de ações táticas em comparação com outras localidades brasileiras e, além de contar com a formalização de táticas temporárias que fazem parte de uma estratégia maior para a cidade, abriga o único exemplo de ação fase zero encontrado no Brasil. Com investigamos nessa dissertação, o projeto Centro Aberto demonstrou como a ação do poder público pode incorporar experimentos na escala 1:1 para testar a viabilidade de projetos em espaços públicos no centro de São Paulo. Nesse contexto, as experiências na escala humana e a condição temporária dos projetos foram capazes de transformar e ativar praças preexistentes em processo de abandono e equilibrar as oportunidades para os pedestres e ciclistas em alguns trechos de vias.

Avaliações de pré e pós-ocupação fizeram parte do processo da iniciativa, que também incluiu a consulta social em seu desenvolvimento. O caráter consultivo das oficinas públicas não foi suficiente para considerar o projeto Centro Aberto como um processo participativo ou ainda como uma tática híbrida, uma vez que a elaboração e desenvolvimento de propostas ficaram sob responsabilidade única da SP Urbanismo. A aprendizagem social, ou seja, a experiência dos cidadãos na identificação de problemas (seleção de espaços públicos para intervenção) e de possíveis soluções (propostas projetuais) não foi incorporada como foco da iniciativa.

Com isso, nos questionamos: como as autoridades públicas municipais poderiam incorporar as ações *bottom-up* como estratégia na aplicação de processos participativos interativos, baseados na aprendizagem social? Tendo o Programa de Praças de Nova York como base (e a cidade do Rio de Janeiro como horizonte), a inserção da sociedade civil no processo de

elaboração de novas praças em Nova York contou com alguns fatores: a consolidação da participação de subprefeituras e de associações de moradores, o estabelecimento da figura dos parceiros (podendo ser os BID's ou organizações comunitárias) e de programas sociais que dão suporte técnico e financeiro a praças carentes, o fortalecimento das experiências temporárias e a criação de um mapeamento de áreas preferenciais para receber novas praças.

Rio de Janeiro

Ao compararmos as condicionantes que estimularam os bons resultados da feição tática em Nova York com as circunstâncias encontradas no Rio de Janeiro, podemos perceber algumas lacunas e potencialidades. A cidade do Rio de Janeiro, mesmo contando com a existência de subprefeituras, assim como na capital paulista, não apresenta associações que se assemelham aos BID's de Nova York, que já atuam há anos em determinadas regiões da cidade e se relacionam com as autoridades e comunidades locais.

O Rio de Janeiro não apresenta nenhum programa semelhante, mas conta, por exemplo, com a formalização de algumas experiências na escala humana na forma de intervenções temporárias, como as Vagas Vivas e o fechamento temporário de determinadas avenidas na cidade. Ações temporárias não sancionadas também são realizadas por toda a cidade e foram mapeadas pelo Laboratório de Intervenções Temporárias e Urbanismo Tático (LabIT), indicando os atores sociais envolvidos e o tipo de intervenção. As iniciativas variam entre apropriações espontâneas, intervenções de arte pública e festas locais, e a identificação dos atores demonstra onde e como alguns personagens e organizações atuam na cidade.

As áreas cuja concentração de intervenções é mais recorrente podem indicar possíveis áreas potenciais na cidade ou servir para questionar as regiões com déficit de atuações desse tipo. Esse mapeamento também nos mostra que grande parte das intervenções temporárias no Rio de Janeiro é realizada “com as próprias mãos” a partir do esforço da sociedade civil, de baixo para cima, e como segmentos viários, vagas de estacionamento, praças existentes, entre outros espaços públicos estão sendo reutilizados, transformados e ativados. Medir, analisar, realizar parcerias e incorporar as ações de baixo para cima, além de identificar os atores sociais e as áreas mais recorrentes, poderia ser um caminho para a inserção da abordagem híbrida no contexto carioca. Uma análise das experiências na escala humana realizadas por esses atores também podem demonstrar possíveis demandas de investimentos públicos em algumas áreas da cidade e caminhos para “construir, medir e aprender”⁸⁰ por meio de ações na escala 1:1.

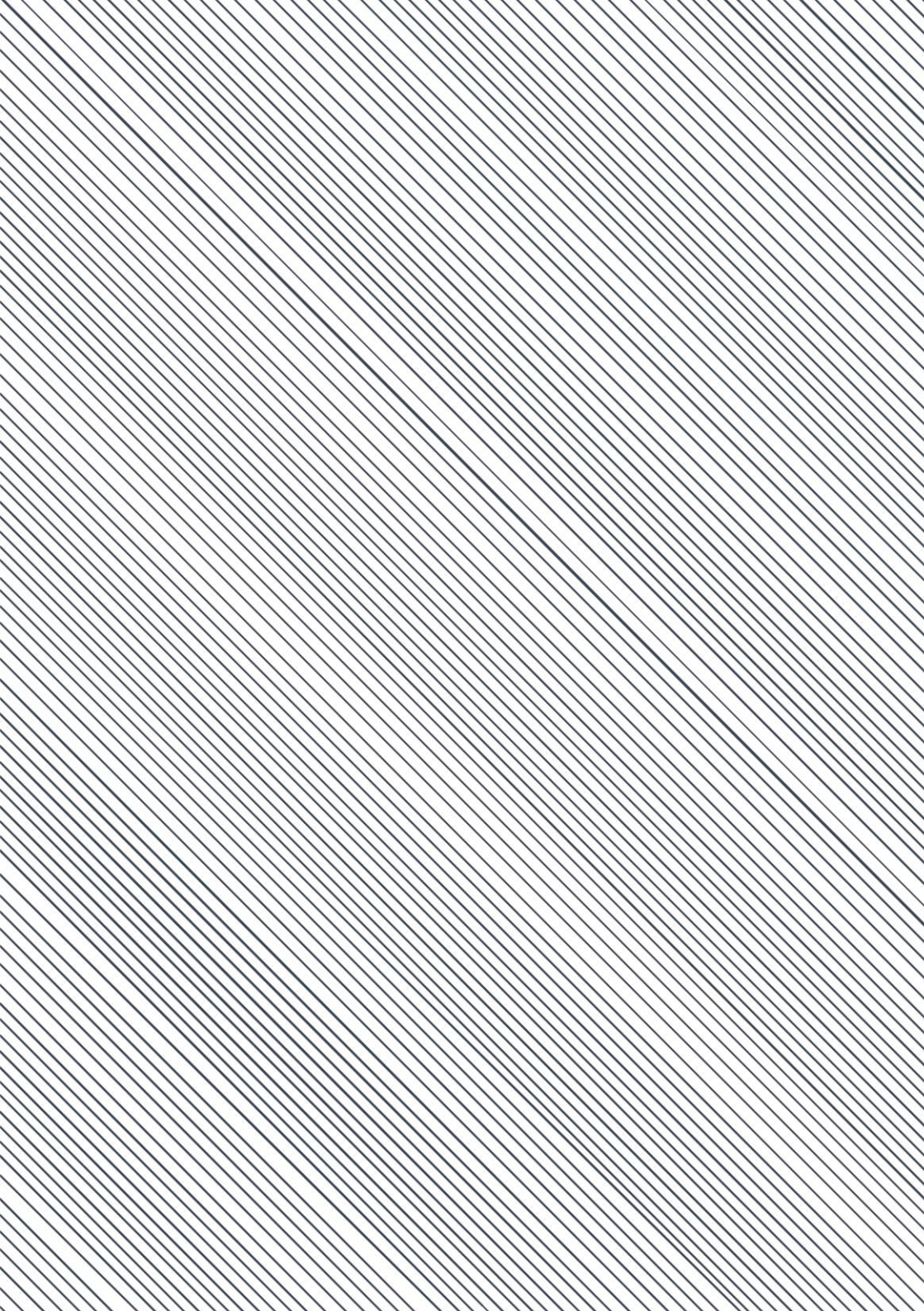
Sabemos que não existem receitas e regras a serem seguidas, e que as ações urbanas dependem de um contexto político, econômico, cultural e social favorável. Destacamos, nesse trabalho, o potencial do Urbanismo Tático na transformação positiva de espaços públicos através de duas premissas táticas e da análise do caso referencial de Nova York. Vale ressaltar que as duas premissas táticas analisadas também poderiam extrapolar o enfoque dado à transformação de espaços públicos e servir como táticas de governança que incorporam as experiências sociais nas decisões urbanas e, sempre que possível, testam e avaliam propostas antes que investimentos permanentes sejam feitos.

⁸⁰ Build-measure-learn (LYDON;GARCIA, 2015, p.5). Tradução nossa.

Esperamos que o trabalho tenha contribuído para a ampliação da compreensão da abordagem tática, de seus princípios e de seu potencial como atuação experimental e híbrida, evidenciando que a feição tática vai mais além do que atuações isoladas, podendo se configurar como uma alternativa de governança pública baseada na ação em pequena escala que transcende escalas físicas, políticas e sociais. Nesse sentido, torcemos para que o trabalho inspire novas pesquisas e encoraje a busca por cidades mais inclusivas.



Figura 126: Diversity Plaza.
Fonte: Aline Barata, 2017.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALEX, S. **Projeto da Praça: Convívio e Exclusão no Espaço Público**. São Paulo: Editora Senac, 2008.

ARNSTEIN, S. **A ladder of citizen participation**. Journal of the American Institute of Planners, 1969.

BARBER, R. **Making do: Tactical urbanism and creative placemaking in transitional Christchurch, New Zealand**. Dissertação de Mestrado. Murdoch University, 2013. Disponível em: <https://oatd.org/oatd/record?record=oai%5C%3Aresearchrepository.murdoch.edu.au%5C%3A21075>

BENNER, S. M. **Tactical urbanism: from civil disobedience to civic improvement**. [s.l.] The University of Texas at Austin, 2013.

BISHOP, P.; WILLIAMS, L. **The temporary city**. London: Routledge, 2012.

BRENNER, N. **Seria o “urbanismo tático” uma alternativa ao urbanismo neoliberal?** In: Revista e-metropolis nº 27, ano 7, p.6-18, 2016.

BORDE, A. **Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas**. Tese de doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

_____. **Vazios urbanos: Avaliação histórica e perspectivas contemporâneas**. Seminário de História da Cidade e do Urbanismo SHCU, 2012. Disponível em: <http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1061>

_____. **Vazios centrais e patrimônio cultural.** In: FAJARDO, W. M. et al. (Org.) *Evocando memórias*. Rio de Janeiro: IRPH, 2012. pp. 63-95.

COLLINS, K.; ISON, R. **Dare we jump off Arnstein's ladder? Social learning as a new policy paradigm**, 2006.

CORNWALL, A. **Unpacking 'participation': models, meanings and practices.** Oxford: Oxford University Press and Community Development Journal, 2008, v.43, n.3, p.269-283.

DAY, C; PARNELL, R. **Consensus Design. Socially inclusive process.** Oxford: Architectural Press, 2003.

CERTEAU, M, de. **A invenção do cotidiano.** Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

DELEUZE, G; GUATTARI, F. **Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia.** V. 2. São Paulo: Editora 34, 1995.

FERGUSON, F. (Org.) **Make_Shift City: renegotiating the urban commons.** Berlin: Jovis, 2014.

FERREIRA NETO, J. L. **Micropolítica em Mil Platôs: uma leitura.** São Paulo: Psicologia USP, 2015, v.26, n.3, p.397-406.

FOUCAULT, M. **Microfísica do poder.** 22ª edição. São Paulo: Graal, 2006.

_____. **O sujeito e o poder.** In: DREYFUS, H. L; RABINOW, P. Michel Foucault: uma trajetória filosófica. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010. p. 231-249.

GADANHO, P. (Org.) **Uneven Growth: Tactical Urbanism for expanding megacities.** New York: The Museum of Modern Art, 2014.

- GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2010.
- GEHL, J., SVARRE, B. **How to Study Public Life**. Washington: Islandpress, 2013.
- GIDDENS, A. **Sociologia**. Porto Alegre: Artmed, 2005.
- GLICK, D. **Bottom-up Urbanism: a survey of temporary use in Europe**. New York: Hart Howerton, 2012.
- GUATTARI, F.; ROLNIK, S. **Micropolítica: cartográficas do desejo**. Petrópolis: Editora Vozes, 1996.
- GUIZZO, I. **Micropolíticas urbanas: uma aposta na cidade expressiva**. Dissertação de mestrado. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia: Universidade Federal Fluminense, 2008.
- HALPRIN, L. **Taking Part. A Workshop Approach to Collective Creativity**. Cambridge: MIT Press, 1974.
- HALPRIN, L. **The RSVP Cycles**. Canada: Doubleday Canada, 1969.
- HARVEY, D. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. 2014 ed. Brasil: Martins Fontes selo Martins, 2014.
- JACOBS, J. **The Death and life of great American cities**. New York: Modern Library, 1993.
- JACKSON HEIGHTS. **78th Street Summer Sundays Project**. Disponível em: <http://www.jhgreen.org/proposal/78thSt.pdf>
- LEFEBVRE, H. **Espacio y política**. Barcelona: Península, 1976.

_____. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LERNER, J. **Acupuntura urbana**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2010.

LYDON, M. **Tactical Urbanism 1: Short-term Action for Long-term Change**. [s.l.: s.n.]. v. 1, 2011.

_____. **Tactical Urbanism 2: Short-term Action for Long-term Change**. [s.l.: s.n.]. v. 2, 2012.

_____. **Tactical Urbanism 4: Australia & New Zealand**. [s.l.: s.n.]. v. 4, 2014.

LYDON, M.; GARCIA, A. **Tactical Urbanism: Short-term action for long-term change**. Washington: Islandpress, 2015.

MOSTAFAVI, M.; DOHERTY, G. (Orgs.) **Urbanismo ecológico**. São Paulo: Editora G. Gili, 2014.

NACTO. **Urban Street Design Guide**. New York: Island Press, 2013.

NYC. **Lower Manhattan Pedestrianization Study**, 1997. Disponível em: http://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/transportation/t_d_fulllowermanhattan.pdf

NYCDOT. **Diversity Plaza – Community Board 3. Transportation Committee Meeting**, 2015. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2015-05-diversity-plaza-cb3.pdf>

_____. **Flatiron Shared Street: CB5 Transportation Committee**, 2017. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/flatiron-shared-street-mar2017.pdf>

_____. **Measuring the Street: New metrics for 21st century streets**, 2012. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-10-measuring-the-street.pdf>

_____. **Old Fulton Street**, 2011. Disponível em: http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/201106_old_fulton_cb2_slides.pdf

_____. **Street Design Manual**, 2015. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nycdot-streetdesignmanual-interior-lores.pdf>

_____. **Water Street: corridor enhancements**, 2013. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2013-03-19-water-street-enhancements-briefing.pdf>

_____. **World Class Streets: remaking New York City's public realm**, 2007. Disponível em: http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/World_Class_Streets_Gehl_08.pdf

NYCPLAZA; NYCDOT. **NYC Plaza Program. Application Guidelines 2016**. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nyc-plaza-program-guidelines-2016.pdf>

NYCPLAZA; NYCDOT. **NYC Plaza Program. Application Guidelines 2017**. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nyc-plaza-program-guidelines-2017.pdf>

OLIVEIRA, J. S.; CAVEDON, N. R. **Micropolíticas das práticas cotidianas: etnografando uma organização circense**. São Paulo: Revista RAE, v.53, n.2, 2013, p.156-168.

OSWALT, P.; OVERMEYER, K.; MISSELWITZ, P. **Urban Catalyst: The power of temporary use**. Berlin: DOM Publishers, 2013.

PEREIRA, M. S. **Notas sobre o Urbanismo no Brasil: construções e crises de um campo disciplinar**. In: Urbanismo em Questão. Rio de Janeiro: Editora UFRJ Proureb, 2003.

PFEIFER, L. **The Planner's Guide to Tactical Urbanism**. Montreal, 2013.
Disponível em:
<https://reginaurbanecology.files.wordpress.com/2013/10/tuguide1.pdf>

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Centro Aberto: Experiências na escala humana**. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. São Paulo Urbanismo. São Paulo, 2015.

RANCIERE, J. **The Politics of Aesthetics: the distribution of the sensible**. New York: Continuum International Publishing Group, 2011.

ROSA, M. et al (orgs). **Handmade Urbanism: from community initiatives to participatory models**. Berlin: Jovis, 2014.

SADIK-KHAN, J.; SOLOMONOW, S. **Street Fight: Handbook for an urban revolution**. New York: Viking, 2016.

SANSÃO FONTES, A. **Intervenções temporárias, marcas permanentes. A amabilidade nos espaços coletivos de nossas cidades**. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: PROURB-FAU/UFRJ, 2011.

_____. **Intervenções temporárias, marcas permanentes na cidade contemporânea.** In: Arquiteturarevista. São Leopoldo, v. 8, jan/jun, 2012, p.31-48.

_____. **Intervenções temporárias, marcas permanentes na cidade contemporânea. Apropriações, arte e festa na cidade contemporânea.** Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2013.

_____. **Relatório de pesquisa Supermanzana,** 2017.

SANTOS, C. N. F. **Preservar não é tomar, renovar não é pôr tudo abaixo.** In: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1986.

SERPA, A. **O espaço público na cidade contemporânea.** São Paulo: Contexto/EDUFBA, 2007.

SNØHETTA. **People, process, projects.** Oslo: Forlaget Press, 2015.

SOLÁ-MORALES, I de. **Territorios.** Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

STAVRIDES, S. **On urban communing: the city shapes institutions of sharing.** In: FERGUSON, F (org). *Make_Shift City: renegotiating the urban commons.* Berlin: Jovis, 2014, p. 82-87.

TEMEL, R. **The Temporary in the City.** In: F. HAYDN; R. TEMEL, *Temporary Urban Spaces: Concepts for the Use of City Spaces.* Basel, Birkhäuser – Publishers for Architecture, 2006.

WHYTE, W. H. **City: Rediscovering the center.** New York: Doubleday, 1988.

ENTREVISTADOS:

Poder público

Eduardo Pompeo, SP Urbanismo, 2017.

Hannah Campos, SP Urbanismo, 2017.

Jessica Cronstein, NYCDOT, 2017.

Manuela Souza, NYCPLANNING, 2017.

Organização não governamental

Martin Sotola, Auto*Mat, 2017.

WEBLIOGRAFIA:

CANELLO, R. **O papel das micropolíticas na renovação da política tradicional**, 2003. Disponível em: <http://www.angelfire.com/sk/holgonsi/roberta.html>

ITDP BRASIL. **Quero uma Parada Carioca**. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/queroumaparadacarioca/>

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE: **Parques e Áreas verdes**. <http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/areas-verdes-urbanas/parques-e-%C3%A1reas-verdes>

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Prefeitura cria o programa Paradas Cariocas**. Notícias. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?id=5298038>

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Prefeitura torna permanente programa Ruas Abertas e cria comitê para ampliar atividades culturais, gastronômicas e esportivas nas vias.** São Paulo, 2016. Disponível em: <http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-torna-permanente-programa-ruas-abertas-e-cria-comite-para-ampliar-atividades-culturais-gastronomicas-e-esportivas-nas-vias>

ROSA, M. **Microplanning**, 2010. Disponível em: https://issuu.com/marcosloza/docs/2010_s_lab_microplanning

SOARES, H. **Pós-modernidade: sobre a “antropolítica”**, 1998. Disponível em: <http://www.angelfire.com/sk/holgonsi/index.antropolitica.html>

WEBSITES:

APOPS. Disponível em: <https://apops.mas.org/>

ARCHDAILY. Disponível em: https://www.archdaily.com/798489/lot-wins-competition-to-transform-flatiron-plaza-in-new-york?ad_medium=widget&ad_name=navigation-prev

AUTO MAT*. Disponível em: <https://www.auto-mat.cz/our-activities/a-different-city-experience/>

BROOKLYN EAGLE. Disponível em: <http://www.brooklyneagle.com/articles/dumbo%E2%80%99s-famous-green-pearl-street-triangle-not-green-anymore-%E2%80%94-becoming-mural-2012-06-18>

DESIGN CULTURE LAB. Disponível em:

<http://www.designculturelab.com/projects-blog/2015/7/25/to72itspp58qnhs1a7gdno1leb7jls>

DIVERSITY PLAZA. Disponível em:

<https://diversityplazajh.wordpress.com/>

DOWNTOWN ALLIANCE. Disponível em:

<https://www.downtownny.com/about-us>

DUMBO. Disponível em: <http://dumbo.is/>

DUMBO NYC. Disponível em:

<http://dumbonyc.com/blog/2016/06/02/dumbo-farmers-market-brooklyn-pearl-street-triangle-hours/>

FLATIRON 23RD STREET PARTNERSHIP. Disponível em:

<http://www.flatirondistrict.nyc/discover-flatiron/about-the-flatiron-district>

<http://www.flatirondistrict.nyc/bid-programs/public-improvements>

JACKSON HEIGHTS. Disponível em: <http://jhgreen.org/>

JACKSON HEIGHTS POST. Disponível em:

<http://jacksonheightspost.com/diversity-plaza-revamp-to-be-completed-by-june-2018-officials-say>

LABORATÓRIO DE INTERVENÇÕES TEMPORÁRIAS E URBANISMO TÁTICO. Disponível em: <http://intervencoestemporarias.com.br/>

MADISON SQUARE PARK. Disponível em:

<https://www.madisonsquarepark.org/>

MEATPACKING BID. Disponível em: <http://www.meatpacking-district.com/about-the-meatpacking-bid/>

NABREZIZIJE. Disponível em: <http://www.nabrezizije.cz/english>

NY DAILY NEWS. Disponível em: <http://www.nydailynews.com/new-york/queens/jackson-heights-creates-new-park-space-article-1.1096543>

NYC GOV. Disponível em:

<http://www1.nyc.gov/site/cecm/permitting/coenties-slip-plaza.page>

<http://www1.nyc.gov/site/cecm/permitting/78th-street.page>

<http://www1.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/508-17/mayor-de-blasio-start-diversity-plaza-construction-jackson-heights#/0>

<https://www1.nyc.gov/site/cecm/permitting/flatiron-plaza.page>

<http://www.nyc.gov/html/dot/summerstreets/html/about/about.shtml>

NYC PARKS. Disponível em: <https://www.nycgovparks.org/parks/coenties-slip>

NYC RULES. Disponível em: <http://rules.cityofnewyork.us/content/dot-proposed-pedestrian-plaza-rules>

<http://rules.cityofnewyork.us/content/dot-pedestrian-plaza-rules>

NY TIMES. Disponível em:

<http://www.nytimes.com/2007/05/20/realestate/20scap.html>

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. Disponível em:

<https://www.pps.org/places/78th-street-play-street/>

QUEENS LATINO. Disponível em: <http://queenslatino.com/diversity-plaza-tale-of-a-problem-immigrant-place/>

STREETBLOG NYC. Disponível em:

<https://nyc.streetsblog.org/2012/07/05/jackson-heights-embraces-78th-street-play-street-makes-it-a-permanent-plaza/>

<https://nyc.streetsblog.org/2017/03/29/dot-plans-to-turn-broadway-by-madison-square-into-a-shared-space/>

THE GUARDIANS. Disponível em:

<https://www.theguardian.com/cities/2016/may/17/superblocks-rescue-barcelona-spain-plan-give-streets-back-residents>

THE HORTICULTURAL SOCIETY OF NEW YORK. Disponível em:

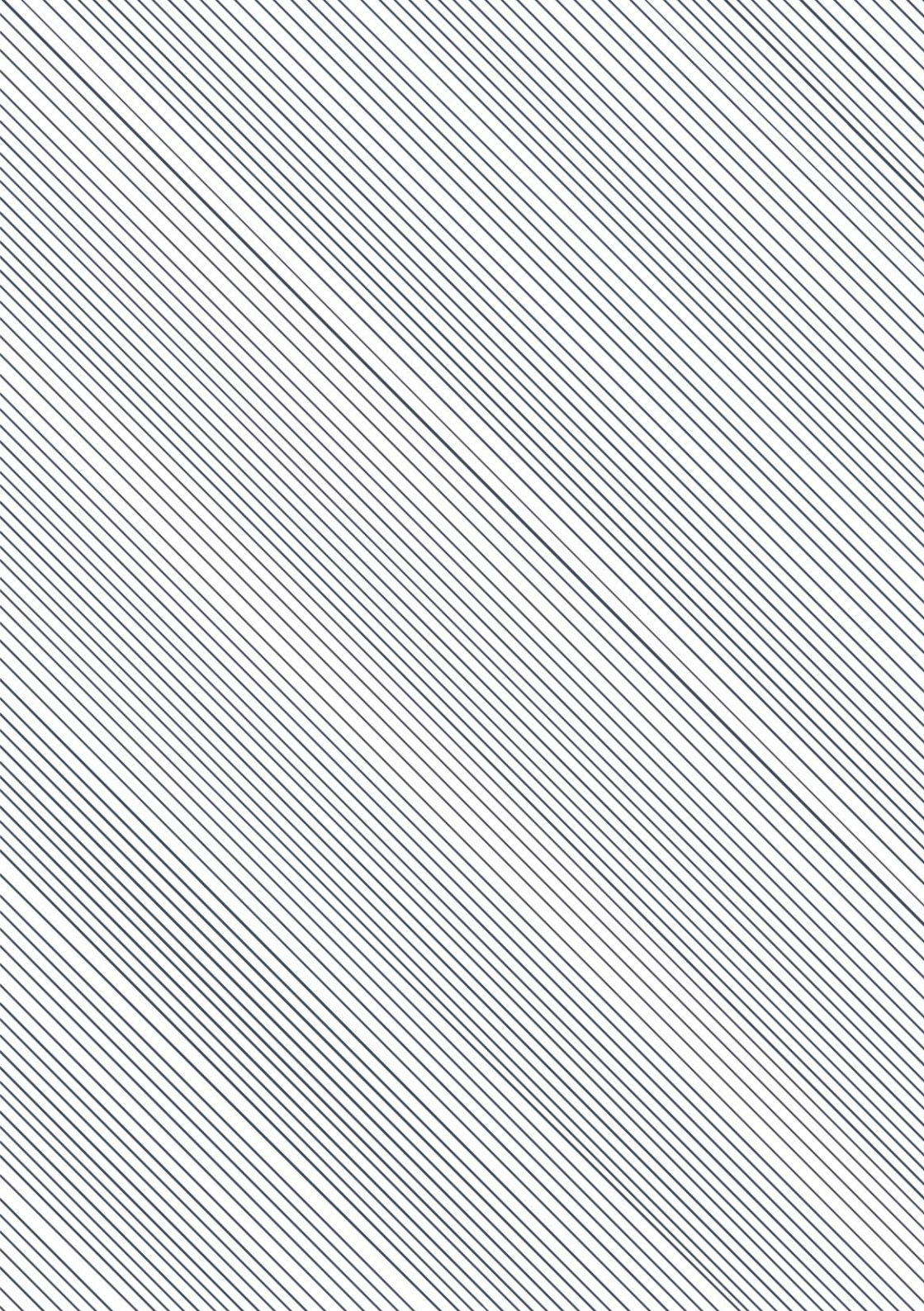
<https://www.thehort.org/category/neighborhood-plaza-program/>

THE UNI PROJECT. Disponível em:

<https://www.theuniproject.org/2017/09/uni-project-expands-partnership-with-nyc-dot-to-serve-more-plazas-this-fall/>

VAN ALEN. Disponível em: <https://www.vanalen.org/projects/flatiron-public-plaza-holiday-design-competition-2016/>

ZAZIT MESTO JINAK. Disponível em: <http://zazitmestojinak.cz/>



ANEXOS

ANEXO 1: LISTAGEM DAS PRAÇAS

PLAZA	BORO	CB	ON STREET	CROSS STREET #1	CROSS STREET #2	PARTNER
Albee Square Plaza	BK	2	DeKalb Ave	Bond Street	Fulton Mall	Fulton Mall Improvement Association
Ave C Plaza	BK	12	McDonald Ave	Avenue C	Church Ave	Kensington Stewards
Brooklyn Plaza	BK	2	Jay Street	High Street	Manhattan Bridge	DOT
Cadman Plaza East	BK	2	Cadman Plaza East	Tillary St	Johnson St	Downtown Brooklyn Partnership
Fowler Square Plaza	BK	2	Lafayette Ave	S Eliot Pl	Fulton Street	Fulton Area Business (FAB) Alliance BID
Fox Square Plaza	BK	2	Fulton St	Flatbush Ave Ext	Hudson St	Downtown Brooklyn Partnership
Frost Street Plaza	BK	1	Bedford Ave	Broadway	S. 6th St	Beach Block Hospitality LLC
George B. Post Plaza	BK	1	Bedford Ave	Broadway	S. 6th St	Aesthetic Urban Works
Hillel Place Plaza	BK	14	Hillel Place	Flatbush Ave	Campus Road	Flatbush Nostrand Junction BID
Humboldt Plaza	BK	1	Humboldt St	Moore St	Varet St	In Progress
Kensington Plaza	BK	12	Church Ave	Beverly Rd		Kensington Stewards
Knickerbocker Plaza	BK	4	Myrtle Ave	Knickerbocker Ave	Greene Ave	Ridgewood Bushwick Senior Citizens Council
Manhattan Avenue Plaza	BK	1	Manhattan Ave	Newtown Creek	Ash Street	DPR
Marcy Ave Plaza	BK	3	Marcy Ave	MacDonough St	Fulton Street	Bed Stuy Restoration Corp
Myrtle Avenue Plaza	BK	2	Myrtle Ave	Grand Ave	Emerson Pl	Myrtle Ave Bkn Partnership
New Lots Ave Plaza	BK	5	Ashford St	Livonia Ave	New Lots Ave	New Lots Ave Triangle Merchants Assn
North 10th & Union Ave Plaza	BK	1	Frost Street	North 10th Street	Union Ave	Open Space Alliance
Old Fulton Plaza	BK	2	Old Fulton Street	Water Street	Front Street	DUMBO BID
Osborn Street Plaza	BK	16	Osborn Street	Belmont Ave		Brownsville Community Justice Center
Parkside & Ocean Plaza	BK	9	Parkside Ave	Ocean Ave		Flatbush Empire Parkside Merchants Association
Pearl Street Plaza	BK	2	Pearl Street	Water Street	Anchorage Place	DUMBO BID
Putnam Triangle Plaza	BK	2	Putnam Ave	Grand Ave	Fulton Street	Fulton Area Business (FAB) Alliance BID
Times Plaza	BK	2	4th Ave	Atlantic Ave	Flatbush Ave	Downtown Brooklyn Partnership
W12th St. Coney Island Plaza	BK	13	Stillwell Ave	Bowery	Boardwalk	Coney Island Alliance
Willoughby Plaza	BK	2	Willoughby Street	Adams Street	Pearl Street	Fulton Mall Improvement Association
Zion Triangle Plaza	BK	16	Pitkin Ave	Legion St	East New York Ave	Pitkin Ave BID/DPR
Del Valle Square Plaza	BX	2	E. 163rd St	Bruckner Blvd	Hunts Point Ave	DPR
Fordham Plaza	BX	6	Park Ave	E189th Street	3rd Ave	Fordham BID
Fordham/Kingsbridge Plaza	BX	7	E Fordham Road	E Kingsbridge Road		DPR
Lou Gehrig Plaza	BX	4	E. 161st Street	Walton Ave	Grand Concourse	DPR
Morrison Ave Plaza	BX	9	Morrison Ave	Harrod Place	Westchester Ave	Youth Ministries for Peace and Justice
Roberto Clemente Plaza	BX	1	3rd Ave	E148th Street	Willis Ave	SoBro
125th Street Plaza	MN	11	Park Ave	124th Street	125th Street	NEHMA
185th Street Plaza	MN	12	185th St	Audubon Ave	Amsterdam Ave	Yeshiva University
25th Street Plaza	MN	6	25th St	3rd Ave	Lexington Ave	Baruch College
33rd St Plaza	MN	4	W 33rd St	7th Ave	8th Ave	Vornado/34th Street Partnership
Astor Place Plaza	MN	2	Astor Place	4th Ave	Cooper Square	Village Alliance

Fonte:NYCDOT, 2017.

	Bogardus Plaza	MN	1	Hudson Street	Chambers Street	Reade Street	Friends of Bogardus Garden
	Broadway Boulevard Plaza	MN	5	Broadway	36th Street	41st Street	Garment District Alliance
	Church & White Plaza	MN	1	Church Street	Franklin Street	White Street	DG Foundation
	Coenties Slip Plaza	MN	1	Coenties Slip	Water Street	Pearl Street	Alliance for Downtown New York
	Columbus Circle Plaza	MN	5	Broadway	57th Street	59th Street	Central Park Conservancy/DPR
	Cooper Square Plaza	MN	2	Bowery	Cooper Square		Grace Church School
	Delancey Plaza	MN	3	Delancey Street	Norfolk Street	Clinton Street	LES BID
	Division Street Plaza	MN	3	Division Street	Canal Street	Ludlow Street	LES BID
	Flatiron Plaza	MN	5	Broadway	22nd Street	25th Street	Flatiron BID
	Forsyth St Plaza	MN	1	Forsyth St	Canal Street	Division Street	Renaissance EDC
	Gansevoort Plaza	MN	2 & 4	9th Avenue	Gansevoort Street	15th Street	Meatpacking Improvement Association
	Herald Square Plaza	MN	5	Broadway	33rd Street	36th Street	34th Street Partnership
	Louise Nevelson Plaza	MN	1	William Street	Liberty Street	Maiden Lane	FRBNY (Fed Reserve)
	Madison/Worth Square Plazas	MN	5	Broadway	23rd Street	25th Street	DPR/Madison Square Park conservancy
	Montefiore Plaza	MN	9	Hamilton Pl	Broadway	138th Street	DPR
	Municipal Plaza	MN	1	Centre Street	Worth St		DOT
	Pershing Square Plaza	MN	5	Park Avenue (west)	East 41st Street	E 42nd Street	Grand Central Partnership (GCP)
	Plaza de Las Americas	MN	12	175th Street	Broadway	Wadsworth Ave	Washington Heights Inwood Dev. Corp (WHIDC)
	Times Square Plaza	MN	5	Broadway	41st Street	53rd Street	Times Square Alliance
	Union Square Plaza	MN	5	17th St	Broadway	18th St	DPR / Union Sq Partnership
	Water/Whitehall Plaza	MN	1	Water Street	Whitehall Street	Moore Street	Alliance for Downtown New York
	Vanderbilt Plaza	MN	5	Vanderbilt Ave	42nd Street	43rd Street	SL Green/Grand Central Partnership (GCP)
	Diversity Plaza	QN	3	37th Road	73rd St	74th St	In Progress
	71st Ave Plaza	QN	5	71st Avenue	Stephen St	Myrtle Avenue	Myrtle Avenue BID Queens
	78th St Plaza	QN	3	78th Street	34th Avenue	Northern Blvd	Jackson Heights Green Alliance (DPR)
	Beach 20th St Plaza	QN	14	Beach 20th Street	Beach 21st Street	Mott Avenue	Rockaway Dev. and Revitalization Corp
	Corona Plaza	QN	4	Roosevelt Avenue	National Street	104th Street	Queens EDC
	Douglaston Station Plaza	QN	11	235th Street	41st Ave		Douglaston LDC
	Bliss Plaza	QN	2	Queens Blvd	46th Street		Sunnyside Shines BID
	Lowery Plaza	QN	2	Queens Blvd	40th Street		Sunnyside Shines BID
	Myrtle/Cooper Plaza	QN	5	70th	Myrtle Ave	Cooper Ave	Ridgewood LDC
	Liberty Ave Plaza	QN/BK	9	101st St	Forbell St	Drew St	BACDYS (Bangladeshi Amer Comm Dev & Youth)
	Prince St Plaza	QN	7	Prince St	37th Ave		Downtown Flushing Transit Hub DMA
	Venditti Square Plaza	QN	5	Woodbine	Myrtle Ave	St Nicholas Ave	Myrtle Ave BID
	Wyckoff Plaza	QN / BK	BK 4 / QN 5	Wyckoff	Myrtle Ave	Gates Ave	In Progress
	Van Name/Van Pelt Plaza	SI	1	Richmond Terrace	Van Name Avenue	Van Pelt Avenue	DPR

Fonte: NYCDOT, 2017.

ANEXO 2: TAXAS PARA REALIZAÇÃO DE EVENTOS NAS PRAÇAS

Street Activity Permit Plaza Event Fees			
Plaza Level	Deadline	Manhattan Fees	Outer Borough Fees
Plaza Level A–Large	45 days–1 Plaza block 60 days–Multiple Plaza blocks	\$31,000	\$31,000
Plaza Level A–Small or Medium	45 days–1 Plaza block 60 days–Multiple Plaza blocks	\$15,500	\$15,500
Plaza Level B–Large	30 days–1 Plaza block 45 days–Multiple Plaza blocks	\$20,000	\$8,000
Plaza Level B–Medium	30 days–1 Plaza block 45 days–Multiple Plaza blocks	\$10,000	\$4,000
Plaza Level B–Small	30 days–1 Plaza block 45 days–Multiple Plaza blocks	\$5,000	\$2,000
Plaza Level C–Large	30 days	\$11,000	\$5,000
Plaza Level C–Medium	30 days	\$5,500	\$2,500
Plaza Level C–Small	30 days	\$2,500	\$1,000
Plaza Level D–Large	14 days	\$2,500	\$2,000
Plaza Level D–Medium or Small	14 days	\$1,250	\$1,000
Extra Large Event - Event on multiple plazas or plaza and street	up to 60 days	Up to \$66,000	Up to \$66,000

Fonte: <https://www1.nyc.gov/site/cecm/permitting/plaza-fees.page>, acesso em 15 nov. 2017.

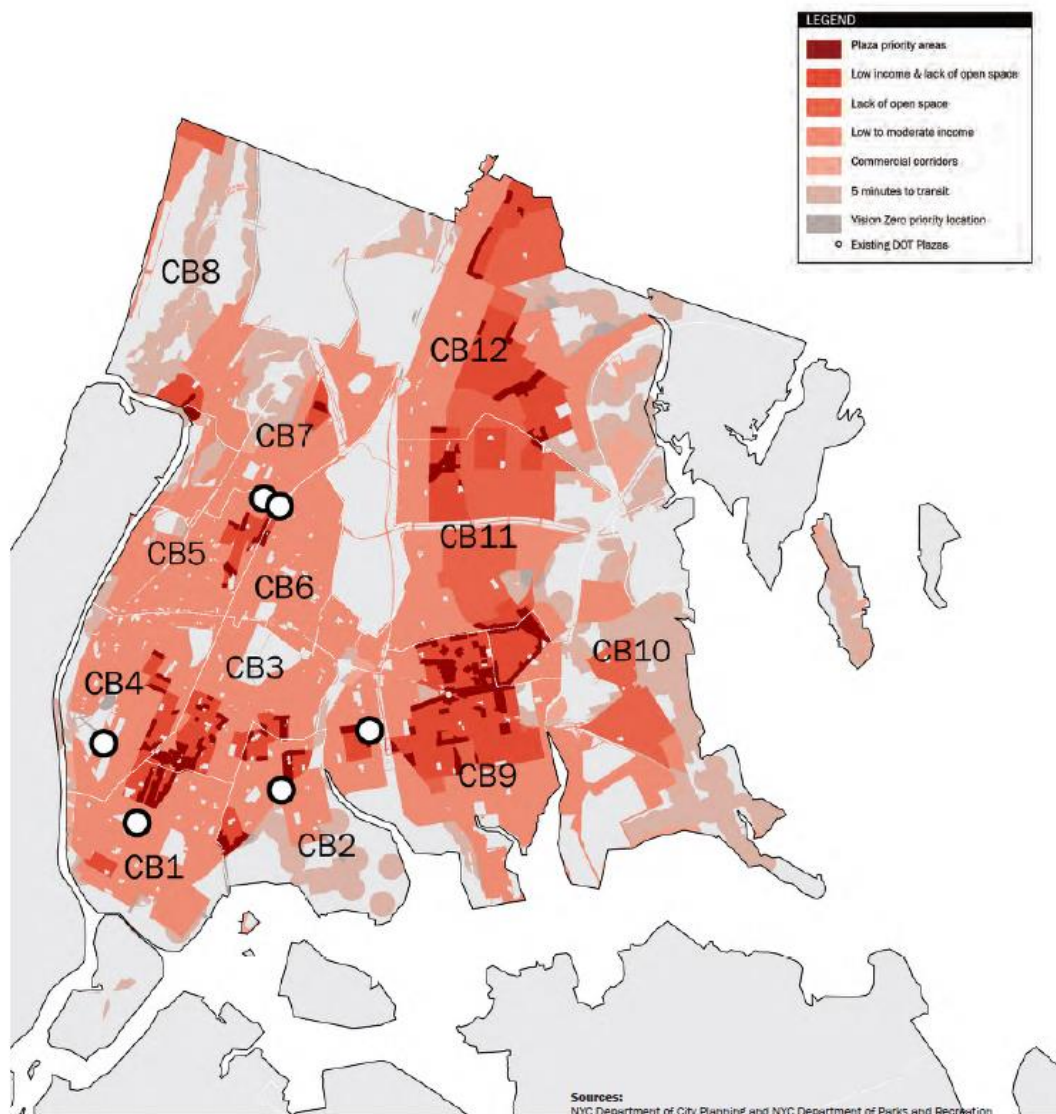
ANEXO 3: TAXAS PARA PERMISSÃO DE ATIVIDADES DE RUA

Street Activity Permit Fees		
Event Type	Fee	Notes
Block Parties	Application fee only	-
Clean Ups	Application fee only	-
Farmers Markets	\$15 per day	-
Health Fairs	Application fee only	-
Plaza Events (see details on Plaza Fees page)	\$1,000 to \$31,000	Fees based on Plaza Level and Event Size
Press Conference, Rally or Stationary Demonstration	Application fee only	-
Production Events (with curb lane or sidewalk only)	\$290 per day	Capped at \$1,000 if over 3 days
Production Events (with curb lane and sidewalk)	\$700 per day	-
Street Event - Small	\$3,100	-
Street Event - Medium	\$11,000	-
Street Event- Large	\$25,000	-
Extra Large Event	Up to \$66,000	-
Single Block Festival	20% of the total fees paid by vendors to participate	-
Street Festival	20% of the total fees paid by vendors to participate	-

Fonte: <https://www1.nyc.gov/site/cecm/permitting/plaza-fees.page>, acesso em 15 nov. 2017.

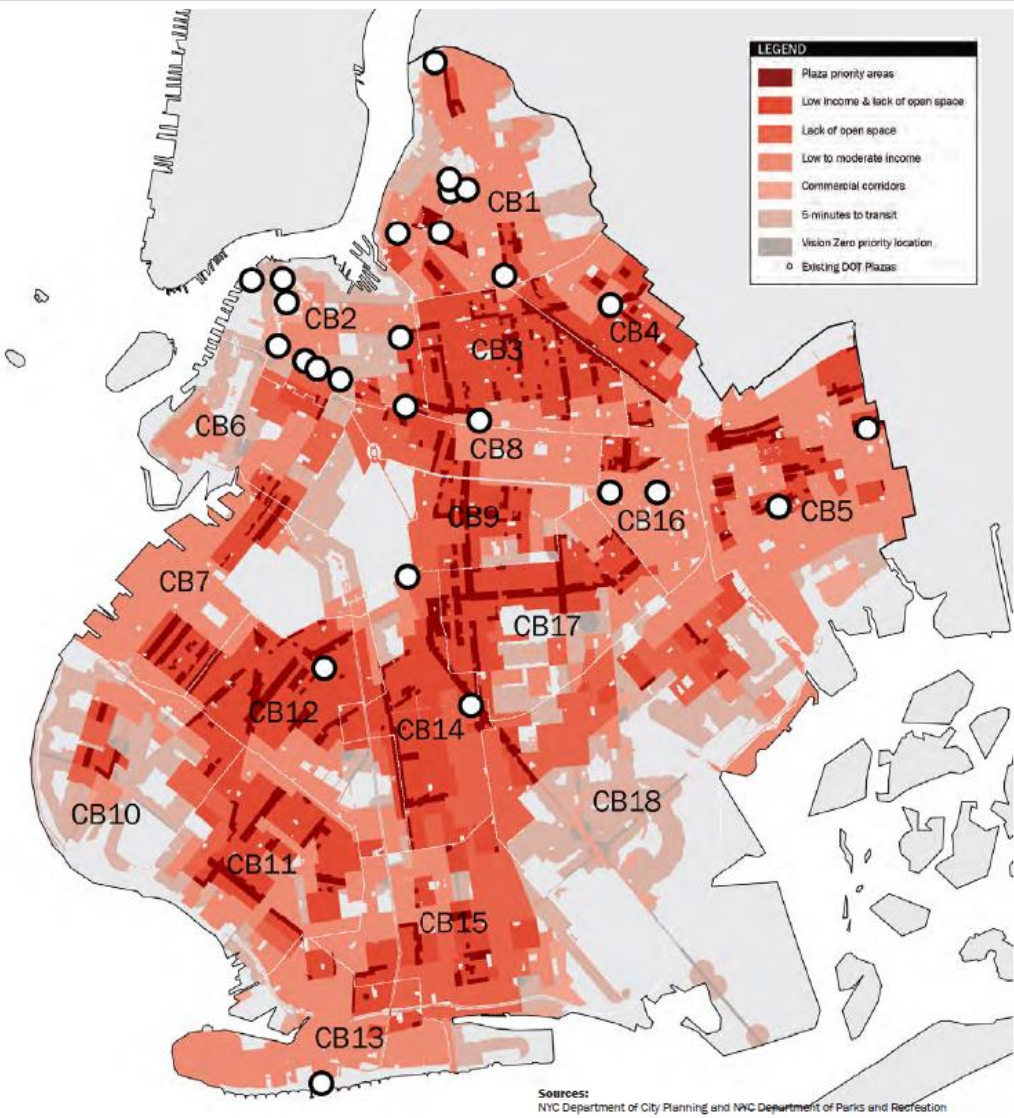
ANEXO 4: MAPAS DE PRIORIDADES

4.1. *BRONX*



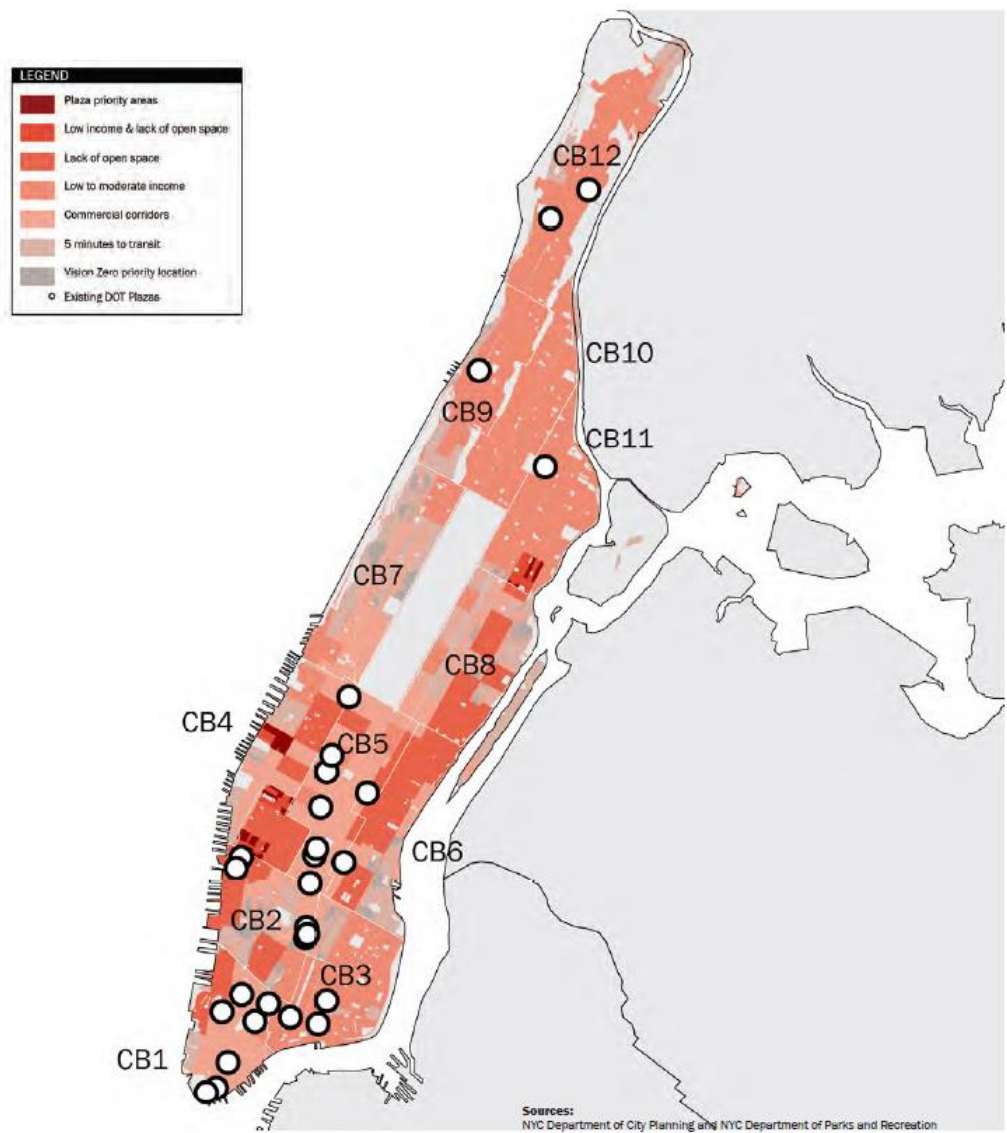
Fonte: NYCDOT, 2017.

4.2. BROOKLYN



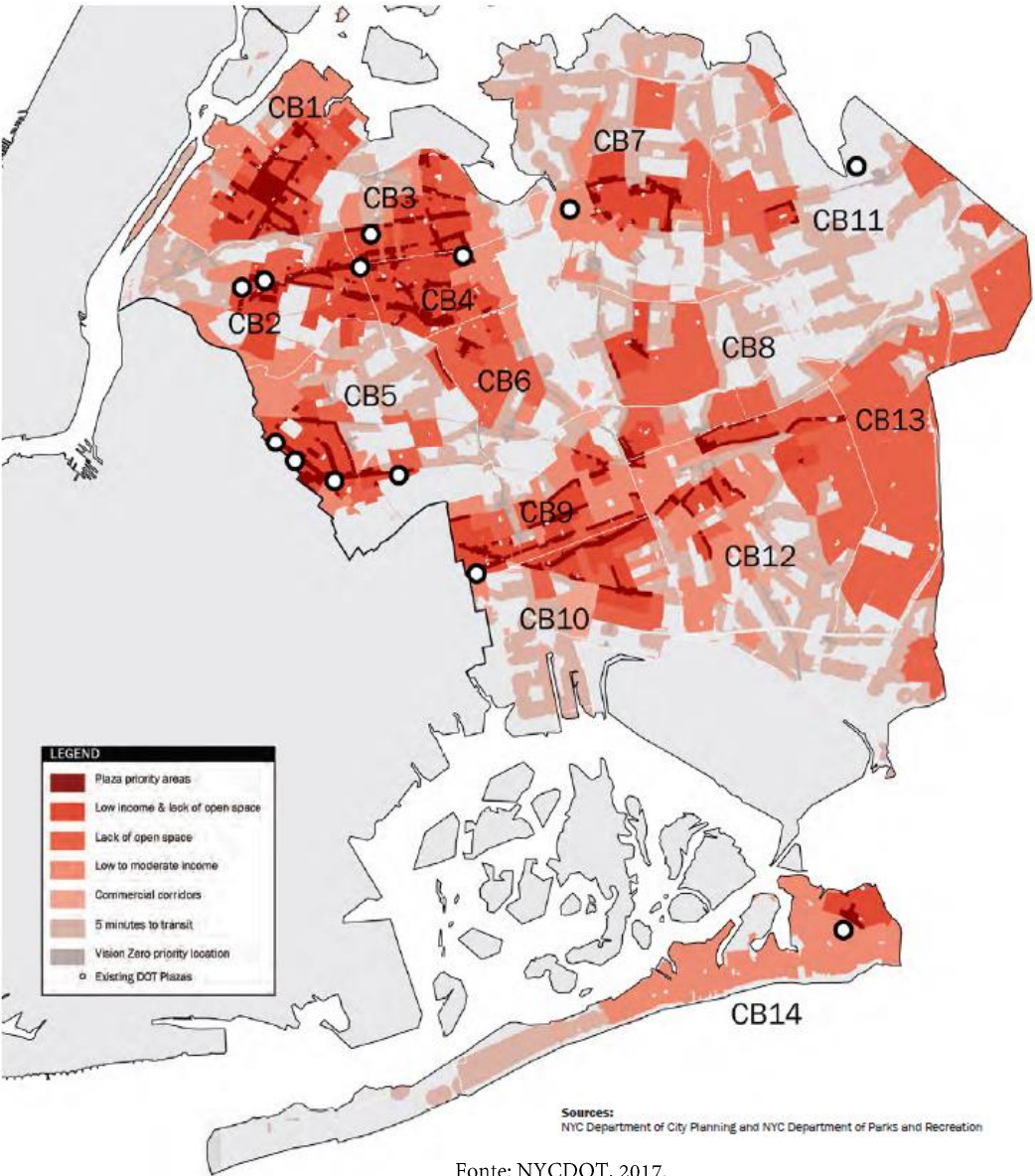
Fonte: NYCDOT, 2017.

4.3. MANHATTAN



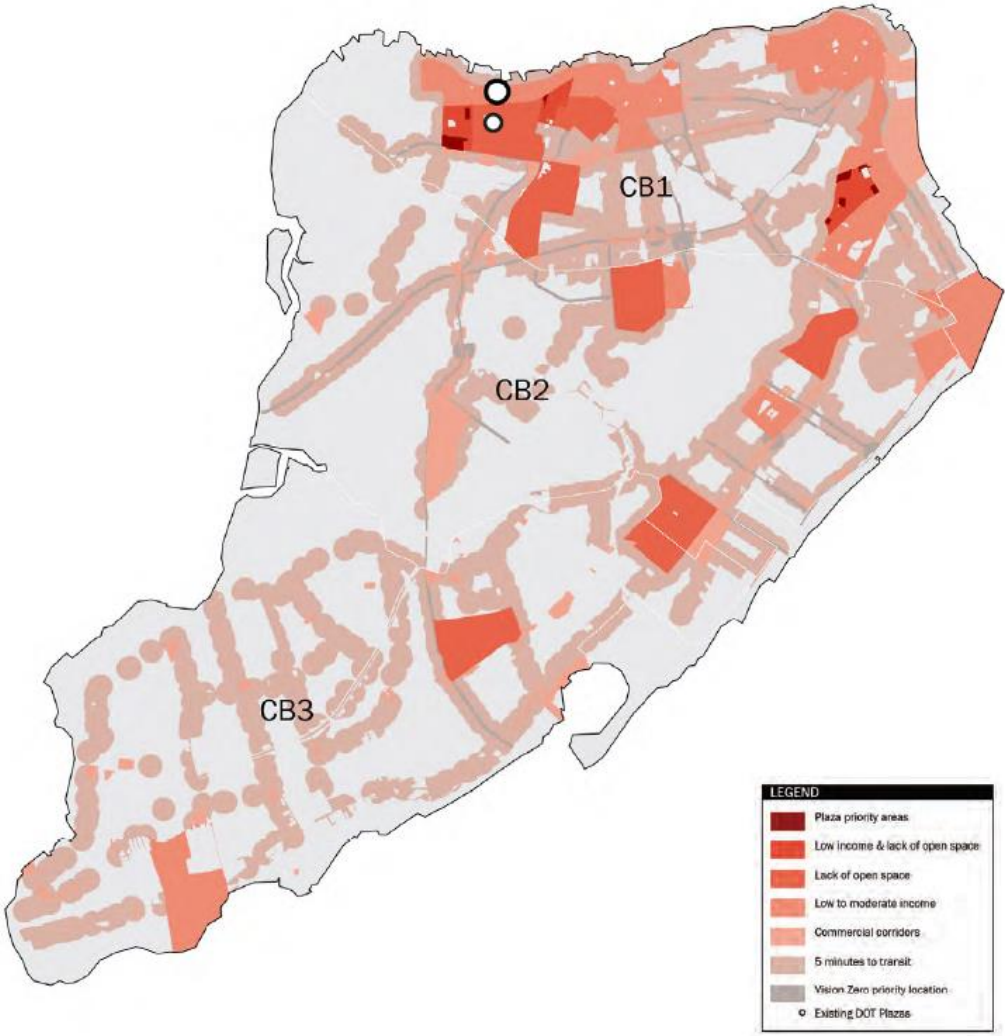
Fonte: NYCDOT, 2017.

4.4. QUEENS



Fonte: NYCDOT, 2017.

4.5. STATEN ISLAND



Sources:
NYC Department of City Planning and NYC Department of Parks and Recreation

Fonte: NYCDOT, 2017.

ANEXO 5: ROTEIRO DAS ENTREVISTAS

5.1. DOT

- Consideram o programa Urbanismo Tático?
- Como a iniciativa se tornou política?
- Como foi feito o mapeamento das áreas preferenciais?
- O que acham das fases temporárias da intervenção (praça de um dia e praça interina)?
- Quantas praças se tornaram permanentes?
- Como é feito o processo de votação das praças permanentes?
- Quem são os profissionais de design que projetam as praças?
- Reconhecem-se processos de gentrificação nos lugares contemplados com as intervenções?
- Resultados esperados/alcançados?

5.2. COMUNIDADE

- O que a comunidade local acha do programa/intervenção?
- O que acham da(s) fase(s) temporária(s)?
- A comunidade participou? Como?
- Conhecem o termo Urbanismo Tático?
- Resultados foram positivos?

ANEXO 6: FICHA DE ANÁLISE DAS INTERVENÇÕES

Dados da intervenção:

- Nome:
- Onde:
- Tipo (Praça de um dia, Praça interina, Praça Permanente):
- Quando (início, fim, andamento):

Estratégias:

- O que (caráter da iniciativa):
- Por que (razões para sua implantação):
- Quem (atores sociais envolvidos):

Táticas:

- Como (realização da intervenção):
- Interação híbrida:
- Elementos:

Mobiliários

Pintura de piso

Atividades

Categoria física (fechamento viário, extensão de calçada, interseção):

Outros:

Resultados:

- Impactos (economia local, comunidade, aspectos culturais, segurança):
- Agora (situação da intervenção nos dias de hoje):